Ontwikkel-perspectief Noordzeekanaalgebied

SAMEN STUREN OP NATIONALE OPGAVEN

[CONCEPTVERSIE]

EUROPEAN HYDROGEN VALLEY 2023

NZKG noordzeekanaalgebied

vastgesteld op 19 december 2023
in het Bestuursplatform NZKG





1876

Vogelvlucht van het Noordzeekanaal, gezien naar het oosten van IJmuiden naar Amsterdam, 1876 (het jaar van de opening van het kanaal)

ONTWIKKELPERSPECTIEF NOORDZEEKANAALGEBIED
Conceptversie

Samen sturen op transities van nationaal belang

In het Bestuursplatform NZKG van 19 december 2023 is dit koersdocument vastgesteld als leidraad voor toekomstig beleid door:

- Het Rijk, namens het Ministerie van Economische Zaken en Klimaat (EZK)
- Provincie Noord-Hollland
- Gemeente Amsterdam
- Gemeente Beverwijk
- Gemeente Haarlemmermeer[i]
- Gemeente Heemskerk
- Gemeente Velsen
- Gemeente Zaanstad

Deze koers is onderschreven als richting voor toekomstig handelen door de aangesloten partners in het Bestuursplatform NZKG:

- Port of Amsterdam
- Tata Steel
- Zeehaven IJmuiden N.V.

Deze koers is tevens onderschreven door de Dagelijks Besturen van de Waterschappen:

- Waterschap Amstel, Gooi en Vecht
- Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier
- Hoogheemraadschap van Rijnland.

Ministerie van Economische Zaken en Klimaat · Gemeente Amsterdam · Gemeente Beverwijk · Gemeente Haarlemmermeer · gemeente Heemskerk · Gemeente Velsen · gemeente Zaanstad ZNSTD · Port of Amsterdam · Zeehaven IJmuiden NV · TATA STEEL · waterschap amstel gooi en vecht · hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier · Hoogheemraadschap van Rijnland

[i] *De gemeente Haarlemmermeer stemt in met het Ontwikkelperspectief Noordzeekanaalgebied, met uitzondering van de reservering van de Houtrakpolder voor een mogelijk havenbekken, omdat daarbij onvoldoende prioriteit wordt gegeven aan de Water en Bodembrief van het Rijk, van 25 november 2022, kenmerk I E NW/BSK-2022/283041. Haarlemmermeer vindt dat in dit licht de Houtrakpolder aangewezen zou moeten worden als piekberging.*

Inhoudsopgave

Bestuurlijke opdracht 8
Korte versie van het Ontwikkelperspectief NZKG 12

H1 Nieuw perspectief 23
1.1 Verschillende transities tegelijk 24
1.2 NOVEX-aanpak NZKG 26
1.3 Regionale samenwerking 30
1.4 Een gezamenlijke richting voor verdere ontwikkeling 30
1.5 Leeswijzer 31

H2 Haven- en industriegebieden 33
2.1 Economische waarde 34
2.2 Opgaven 34
2.3 Ambitie 35
2.4 Wat is er nodig voor deze ambitie? 37

H3 Stedelijke omgeving 47
3.1 Stedelijke omgeving 48
3.2 Opgaven 48
3.3 Ambitie 52
3.4 Wat is nodig voor deze ambitie? 52

H4 Landschap en watersysteem 57
4.1 Landschap en watersysteem 58
4.2 Opgaven 60
4.3 Ambitie 65
4.4 Wat is er nodig voor deze ambitie? 65

H5 Onze koers 71
5.1 Een koers in twaalf punten 72
5.2 Eén koers, één gemeenschappelijk richting 96

H6 Samenwerking 99

Proces van totstandkoming 102
Noten 106
Bestuurlijke verantwoording 108
Colofon 110

Bestuurlijke opdracht

Dit Ontwikkelperspectief NZKG is opgesteld in het kader van de NOVEX-aanpak NZKG, onder de bestuurlijke verantwoordelijkheid van het Bestuursplatform NZKG en het ministerie van EZK. Rijk en regio hebben de afgelopen jaren drie bestuurlijke opdrachten gegeven: de Nationale Omgevingsvisie (NOVI), die nader werd uitgewerkt in het NOVEX-programma, en het Verstedelijkingsconcept MRA.

Nationaal: NOVI en NOVEX (2020-2022)
In de Nationale Omgevingsvisie wees het kabinet het Noordzeekanaalgebied aan als 'NOVI-gebied'. Het bevestigde hiermee het belang van het Noordzeekanaalgebied voor 'grote en geïntegreerde (transitie)opgaven in de fysieke leefomgeving', waarbij 'nationale belangen onmiskenbaar' zijn.[1] De opgaven in deze NOVI-gebieden vragen om een gezamenlijke aanpak door overheden en andere partijen.

In 2022 volgde het NOVEX-programma. Hierin legde het kabinet extra nadruk op versnellen van de uitvoering, het versterken van de ruimtelijke regierol van het Rijk en het vernieuwen van de samenwerking in de (uitvoerings)relatie met provincies én in gebieden.[2] Het NOVI-gebied werd omgedoopt tot NOVEX-gebied. 'In dit NOVEX-spoor werken Rijk en regio gezamenlijk aan een ontwikkelperspectief, uitvoeringsagenda en uitvoeringsafspraken per gebied'.[3]

Regionaal: Verstedelijkingsconcept MRA (2021)
In 2021 bereikten het Rijk en de Metropoolregio Amsterdam overeenstemming over het Verstedelijkingsconcept MRA. Daarin komen keuzes op het gebied van leefkwaliteit, woningbouw, werklocaties, mobiliteit, landschap, energie, water, circulaire economie en ecologie bij elkaar.[4] Begin 2022 is het verstedelijkingsconcept onderschreven door de gemeenteraden, de twee Provinciale Staten en de waterschapsbesturen in de regio.

Voor de complexe opgaven in het Noordzeekanaalgebied was een nadere integrale uitwerking nodig. Hiertoe hebben Rijk en regio bij de vaststelling van het verstedelijkingsconcept de bestuurlijke opdracht gegeven voor een gebiedsgerichte uitwerking voor het Noordzeekanaalgebied. Bij voldoende draagvlak en na regionale vaststelling wordt dit ontwikkelperspectief opgenomen in de Verstedelijkingsstrategie MRA en er onderdeel van gemaakt.

Hoe gaan we verder?
Na het vaststellen van dit ontwikkelperspectief, worden de bijbehorende uitvoeringsagenda uitgewerkt en een regionale investeringsagenda opgesteld. Het ontwikkelperspectief zelf wordt herijkt in 2027. De partijen die betrokken zijn bij het ontwikkelperspectief houden contact in het Bestuursplatform Noordzeekanaalgebied. Van partijen wordt verwacht dat zij hun acties en ingrepen in de ruimte conformeren aan het ontwikkelperspectief, zij kunnen elkaar daarop aanspreken.

Een belangrijke leidraad voor de uitvoering zijn de wensen en opvattingen van gemeenteraden en Provinciale Staten, zoals die eind 2023 zijn vastgelegd in zienswijzen. De wensen en opvattingen van raden en staten vormen een richtsnoer voor de uitvoering die door verschillende colleges de komende jaren wordt opgepakt en waarmee ze zich kunnen verantwoorden richting gemeenteraden en Provinciale Staten.



De bestuurlijke opdrachtgevers presenteren het Ontwikkelperspectief Noordzeekanaalgebied. Links: Esther Rommel, gedeputeerde Provincie Noord-Holland. Rechts: Maxine Tilly, directeur strategie energiesysteem EZK, namens de minister van EZK.



Korte versie van het Ontwikkelperspectief NZKG

150 jaar geleden is het Noordzeekanaal gegraven tussen Amsterdam en de Noordzee. Sindsdien is het Noordzeekanaal de economische drager van deze regio. Rond het Noordzeekanaal zijn grote haven- en industriegebieden ontwikkeld met een sterke economie, zijn steden tot groei gekomen, en is een landschap gevormd met een watersysteem dat dit gebied verbindt. De regio bestaat uit drie deelgebieden met elk een eigen karakter: in de IJmond domineert de (offshore)industrie, staal en visserij, in de Zaanstreek voedselindustrie, en de Amsterdamse haven is groot in import, opslag en vervoer van brandstoffen.

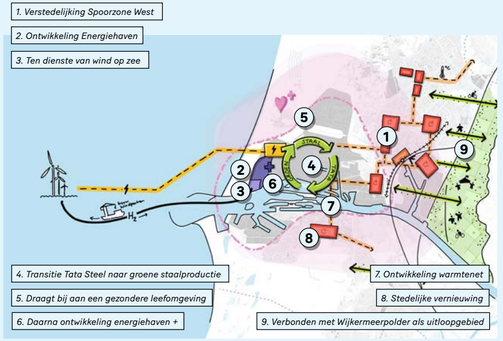
De komende decennia is het Noordzeekanaalgebied van groot belang voor een aantal grote transities in Nederland:

- Onze haven- en industriegebieden voeren een economische transitie door naar groene brandstoffen, een snelle verduurzaming van onze industrie en circulaire economie;
- In de regio is een grote behoefte aan woningbouw, in combinatie met een gezondere leefomgeving;
- Klimaatverandering agendeert nieuwe uitdagingen voor de toekomst. De gevolgen van klimaatverandering doen zich nu al voor, en de impact voor het Noordzeekanaalgebied is groot, bijvoorbeeld door toenemende verzilting en bij periodes met te veel of te weinig water. De regio moet zich daar op voorbereiden.

Om al deze opgaven en ambities de komende decennia tegelijk en zo optimaal mogelijk in het Noordzeekanaalgebied te realiseren, werkt deze regio samen met het Rijk vanuit één integrale aanpak: het Ontwikkelperspectief Noordzeekanaalgebied. Dit is onze koers, voor verdere uitwerking de komende jaren.

Het ontwikkelperspectief begint bij de ontwikkeling van een nieuwe drager voor dit gebied; het Noordzeekanaalgebied wordt deel van de nieuwe groene energiehoofdstructuur van Nederland. Deze nieuwe drager legt de basis voor de verduurzaming van onze industrie, de productie van groene brandstoffen en de ontwikkeling van een circulaire economie. Tegelijk draagt deze transitie bij aan een gezondere leefomgeving in de regio en helpt het om klimaatverandering tegen te gaan.

Deze nieuwe drager begint vanuit de Noordzee waar grote windparken worden aangelegd, waarvan delen via zeekabels op het Noordzeekanaalgebied worden aangesloten. De eerste zeekabels worden nu al aangelegd en aangesloten op een nieuwe transformator bij Wijk aan Zee, maar dat is slechts het begin. De komende jaren zijn grote ruimtelijke inpassingen nodig voor de ontwikkeling van deze nieuwe energiehoofdstructuur.



Er volgen meer aanlandingen van zeekabels naar het Noordzeekanaalgebied én nieuwe grote transformatoren die nodig zijn om het elektriciteitsnetwerk te versterken. Dit vraagt om een zorgvuldige inpassing in het landschap. In onze havengebieden komen nieuwe importhavens voor waterstof, worden electrolysers gebouwd voor de productie van waterstof, en worden de haven- en industriegebieden aangesloten op een nieuw ondergronds netwerk voor waterstof. De industrie in deze regio kan hiermee overschakelen van fossiele brandstoffen naar groene elektriciteit en waterstof. Zo wordt de omgeving in het Noordzeekanaalgebied schoner en gezonder. Tata Steel heeft de ambitie om zo snel als mogelijk om te schakelen naar een nieuwe manier van staal maken. Daarmee verbetert de leefomgeving. Tegelijk is de ambitie voor een gezondere leefomgeving meer dan alleen een effect. Overheden hebben gezamenlijk de verantwoordelijkheid om zorg te dragen voor een gezonde leefomgeving voor omwonenden. Provincie en gemeenten zetten daarom optimaal in op hun verantwoordelijkheid als bevoegd gezag en zoeken samen met het Rijk naar mogelijkheden voor verbetering van wet- en regelgeving.

Voor de aanleg van de nieuwe energiehoofdstructuur is naar schatting 60 tot 350 hectare aan fysieke ruimte nodig. Het inpassen van deze ruimtevraag zal gezien de druk op het gebied een uitdaging worden. Deze opgave past alleen als:

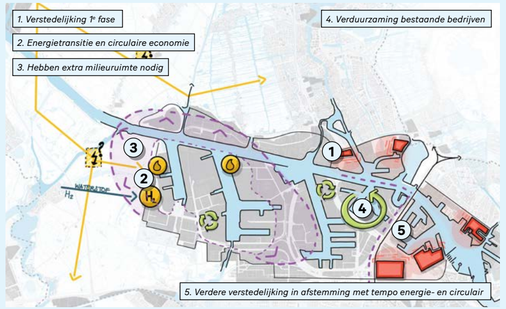
- Fysieke ruimte en milieuruimte in de bestaande haven- en industriegebieden optimaal en intensief wordt ingezet;
- Transformatoren, nodig voor het versterken van ons elektriciteitsnet, verantwoord in het landschap worden ingepast;
- Na de transitie van Tata Steel, een deel van de ruimte die vrijkomt ingezet kan worden voor de nieuwe energieinfrastructuur. Maar dit laatste alleen als dat zich goed verhoudt tot de leefomgeving in de IJmond die beter moet.

Energietransitie-ontwikkelingen, zoals het werken met groene brandstoffen, vragen om aandacht voor omgevingsveiligheid. In het Ontwikkelperspectief Noordzeekanaalgebied wordt verruiming van de beschikbare risicoruimte geagendeerd in gebieden waar dat verantwoord mogelijk gemaakt kan worden. De beschikbare risicoruimte kan worden geborgd met vaststelling van een nieuwe veiligheidscontour.[5] Daar waar deze veiligheidscontour met haar effecten eventueel gemeentegrenzen overschrijdt, is regionale samenwerking tussen gemeenten nodig. Daarnaast worden met de invoering van de Omgevingswet aandachtsgebieden geïntroduceerd. Deze aandachtsgebieden werken door in de ruimtelijke ordening van de gemeenten, wat een goede communicatie over de verantwoorde acceptatie van risico's noodzakelijk maakt. Door verruiming van risicoruimte kan het bestaande haven- en industriegebied ruimtelijk intensiever worden gebruikt en kan landschap in de toekomst worden gespaard.

Voor woningbouw op en rond haven- en industriegebieden maakt deze regio afspraken om het tempo van transformatie met elkaar af te stemmen. Dat is nodig, omdat bij een te snelle transformatie van haven- en industriegebieden (door verplaatsing van bedrijven) er onvoldoende ruimte blijft voor de inpassing van de energietransitie en circulaire economie. Voor woningbouw zetten wij in op de transformatieprojecten die al in gang zijn gezet of in voorbereiding genomen kunnen worden. Voor verdere ambities wordt om de vier jaar gezamenlijk afgestemd of verdere transformatie van de haven- en industriegebieden mogelijk en gewenst is.

Deze regio geeft extra prioriteit aan stedelijke vernieuwing van naoorlogse wijken, waar de leefbaarheid sociaal en fysiek om aandacht vraagt.

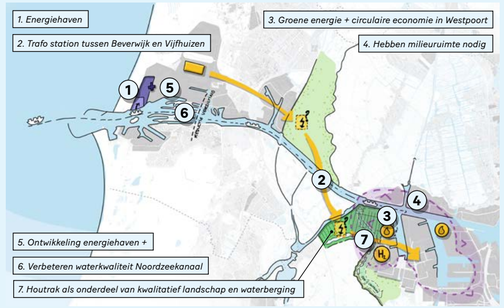
Verbeteren van de kwaliteit van de leefomgeving vraagt om integrale investeringen in wijken, in combinatie met woningbouw en het versterken van nabijgelegen groene gebieden. Amsterdam en Zaanstad werken hier al aan met de stedelijke vernieuwing van Amsterdam Nieuw-West en plannen voor Zaandam Oost. Voor de IJmond ontbreekt nog een vergelijkbare aanpak. Deze integrale aanpak wordt de komende jaren gezamenlijk opgesteld door de gemeenten in de IJmond, met steun van de provincie en het Rijk. Hierbij kan mogelijk een koppeling gemaakt worden tussen de verduurzaming van de industrie en die van de stedelijke omgeving, door de vrijkomende industriewarmte bij de productie en verbranding van waterstof aan te sluiten op warmtenetten.



De effecten van klimaatverandering hebben grote impact op de regio en het watersysteem staat onder druk. Om het watersysteem te ontlasten werken we voor al onze opgaven vanuit het principe van water en bodem sturend. Dat betekent: anticiperen op zeespiegelstijging, verzilting voorkomen, rekening houdend met droge periodes met tekorten aan zoet water en met periodes met te veel water door hevige buien. Bij alle nieuwe opgaven moeten wij rekening houden met de gevolgen voor de waterkwaliteit, ons watergebruik verminderen en bij bouw van vitale functies overstromingsrisico's beperken.

Ook moet er rond het Noordzeekanaal ruimte gemaakt worden in diepe polders om in de toekomst snel overtollig water te bergen. Ook het landelijk gebied gaat in transitie. Deze transitie is gericht op klimaatbestendigheid, een sterk water- en bodemsysteem, biodiversiteit en sociaaleconomische vitaliteit. Bij noodzakelijke ruimtelijke inpassingen, zoals transformatoren voor het elektriciteitssysteem, houden we rekening met het water- en bodemsysteem, een goede landschappelijke inpassing, realisatie van ecologische en recreatieve verbindingszones en het bijdragen aan ecologisch herstel. Om bij inpassingen in het landschap op een verantwoorde wijze rekening te houden met de cultuurhistorie van het landschap is als onderdeel van deze NOVEX-aanpak NZKG een Landschapsbiografie voor het Noordzeekanaalgebied opgesteld, die als leidraad dient voor toekomstige opgaven.

Rijk en regio zetten dit ontwikkelperspectief nadrukkelijk in om het groene landschap[6] te versterken. Specifiek voor de Houtrakpolder, waar op dit moment een strategische reservering ligt voor een mogelijk havenbekken in de toekomst, wordt in het ontwikkelperspectief onderzocht of er een combinatie van functies mogelijk is. De diepe, verzilte Houtrakpolder is mogelijk een strategische plek voor toekomstige waterberging in combinatie met ecologische versterking en, indien klimaatadaptief ontwikkeld, energie-infrastructuur[7] die belangrijk is voor de verduurzaming van de naastgelegen industrie.



De reservering voor een havenbekken in de Houtrakpolder kan worden opgegeven, pas na een succesvolle realisatie van het pakket van onderstaande onderdelen, als:

- Er voldoende nautische ruimte is in de havens en voldoende fysieke ruimte in de haven- en industriegebieden;
- Er voldoende milieuruimte (met name risicoruimte[8]) is vrijgemaakt voor de energie- en circulaire transitie;
- Er voldoende ruimte is voor de inpassing van de energietransitie, en noodzakelijke transformatoren ingepast worden in het landschap, waarbij versterking van het landschap wordt gerealiseerd;
- De energiehaven is gerealiseerd en de Plus-ambitie een realistische ontwikkeling is voor later.

Met deze onderdelen gaat de regio aan de slag. In 2027 actualiseren wij het Ontwikkelperspectief, omdat de dynamiek in het Noordzeekanaalgebied groot is en bijsturen nodig is in een snel veranderende wereld.

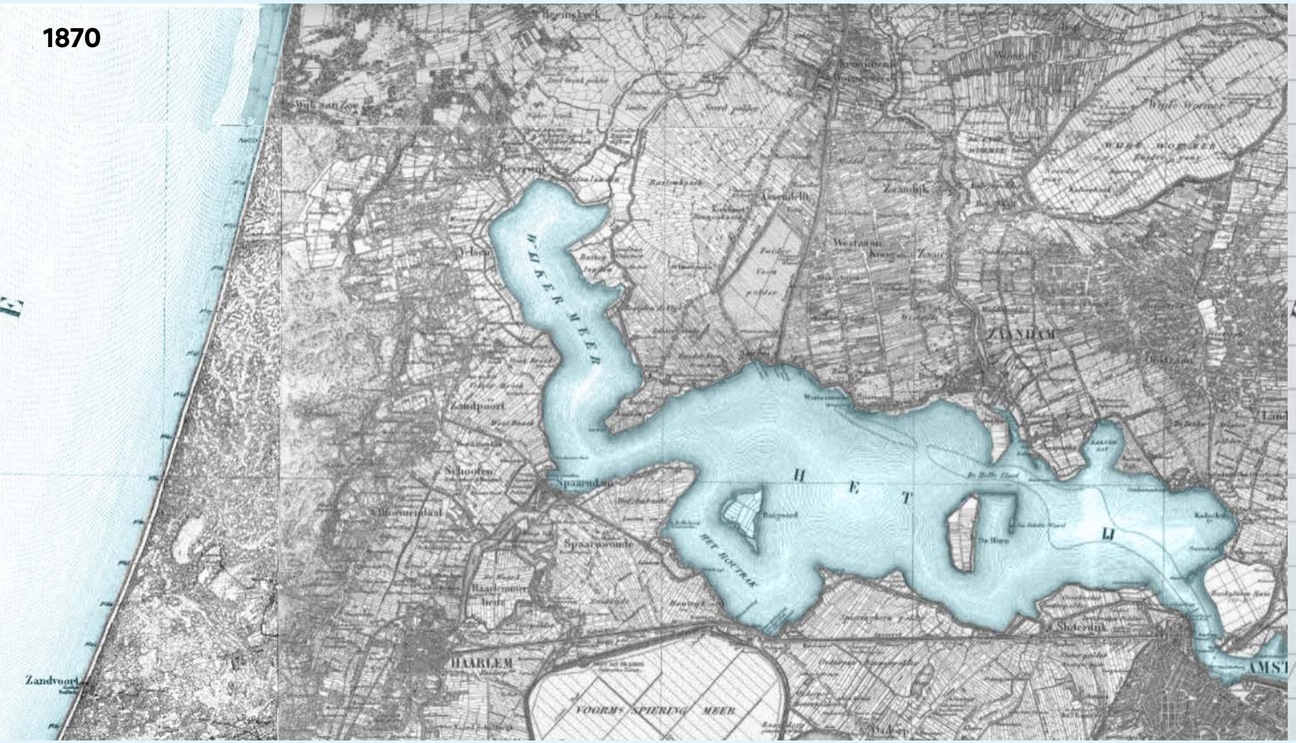
Alleen door samenwerking en in samenhang kunnen ambities waargemaakt worden. Daarvoor is ook menskracht en kennis nodig. Overheden en bedrijfsleven werken daarom aan talentontwikkeling en innovatiemogelijkheden. Partijen zijn bereid om elkaar te helpen bij deze opgaven die een gemeenschappelijk belang dienen. Door deze samenwerking en coördinatie kan in het Noordzeekanaalgebied meer maatschappelijke waarde worden gerealiseerd in de toekomst.

Zo blijft het Noordzeekanaalgebied een gebied van grote economische en maatschappelijke waarde voor de opgaven in Nederland. Daarvoor hebben Rijk en regio één gezamenlijk richting: het integraal Ontwikkelperspectief Noordzeekanaalgebied. Dat is onze koers voor de komende jaren.

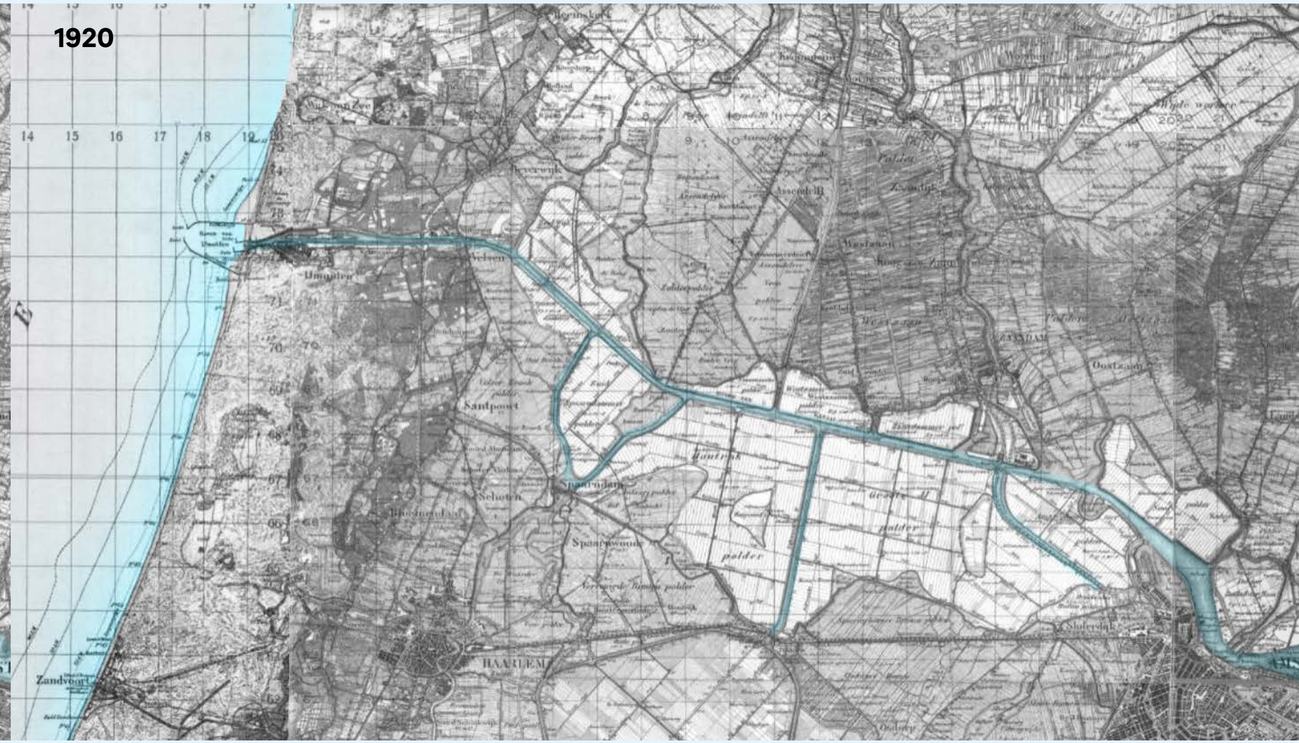


noordzeekanaalgebied

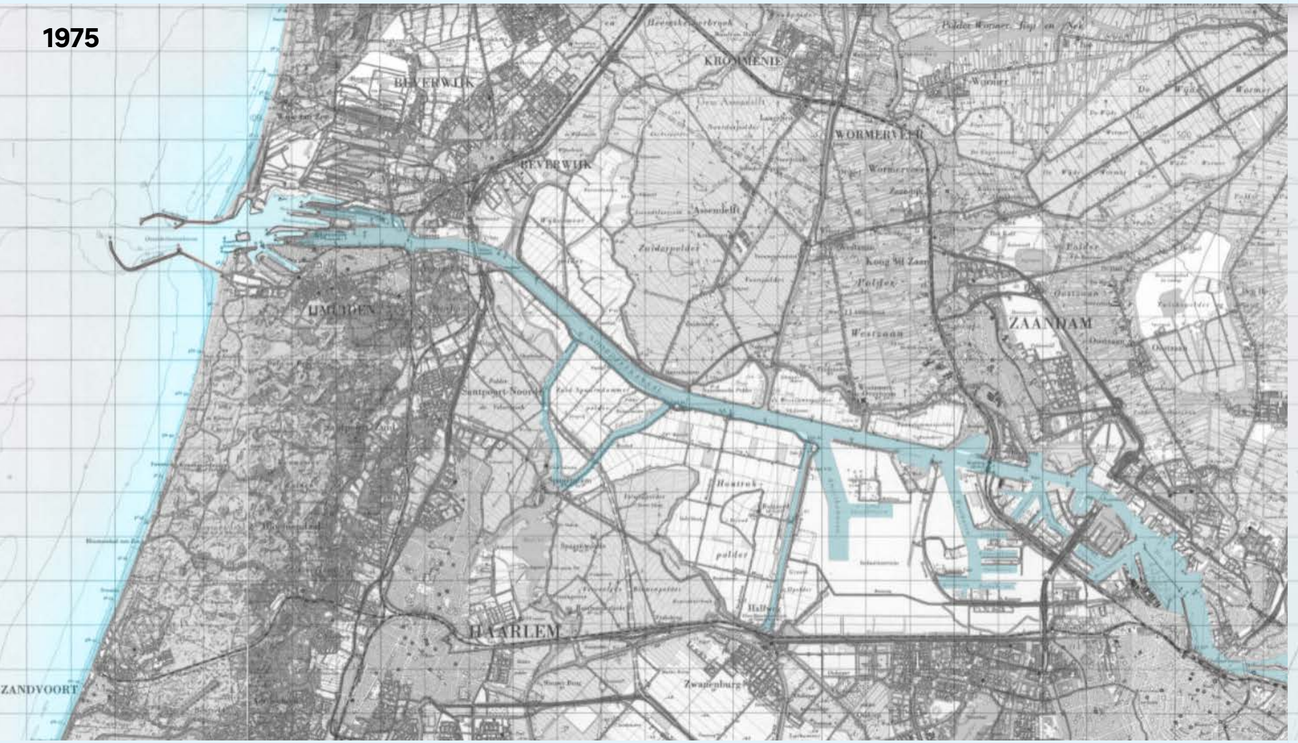
Ontwikkelperspectief
Noordzeekanaalgebied



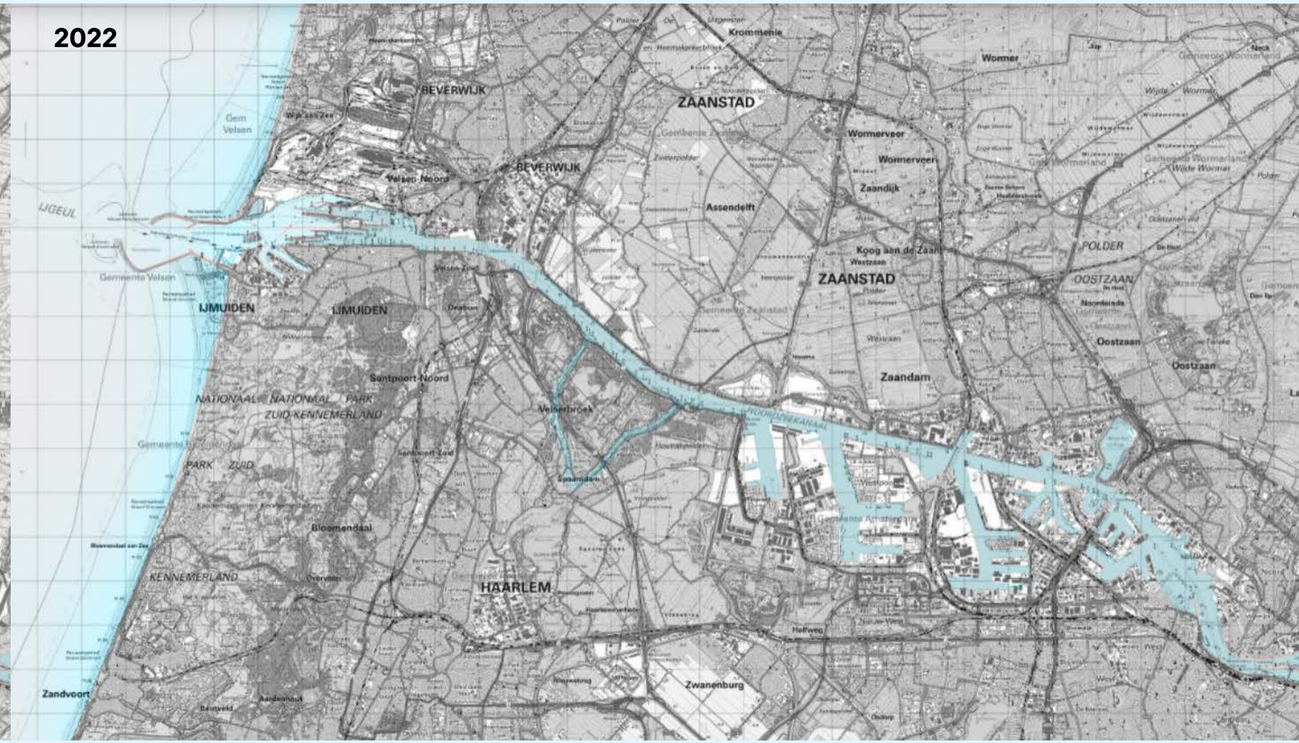
Het Noordzeekanaalgebied in 1870, bron topotijdreis, bewerkt door kernteam NZKG



Het Noordzeekanaalgebied in 1920, bron topotijdreis, bewerkt door kernteam NZKG



Het Noordzeekanaalgebied in 1975, bron topotijdreis, bewerkt door kernteam NZKG



Het Noordzeekanaalgebied in 2022, bron topotijdreis, bewerkt door kernteam NZKG



H1
Nieuw perspectief

1.1 Verschillende transities tegelijk

Het Noordzeekanaalgebied is één van de vijf grote industriële clusters van Nederland.[9] De aanwezige havens en industrie leveren jaarlijks miljarden aan toegevoegde waarde op voor de regionale en nationale economie, bieden werkgelegenheid en vormen een belangrijk nautisch en logistiek knooppunt in Nederland en Noordwest-Europa. Gezamenlijk vormen de havengebieden aan het Noordzeekanaal de tweede haven van Nederland en de vierde haven van Europa, traditioneel belangrijk in staal, voedselverwerking, agribulk, bouwgrondstoffen en fossiele brandstoffen. De opening van de grootste zeesluis ter wereld, de Zeesluis IJmuiden, maakte de havens van het Noordzeekanaalgebied klaar voor de toekomst. De afgelopen jaren zijn daar andere grote opgaven bijgekomen die vragen om een integrale aanpak van Rijk en regio samen.

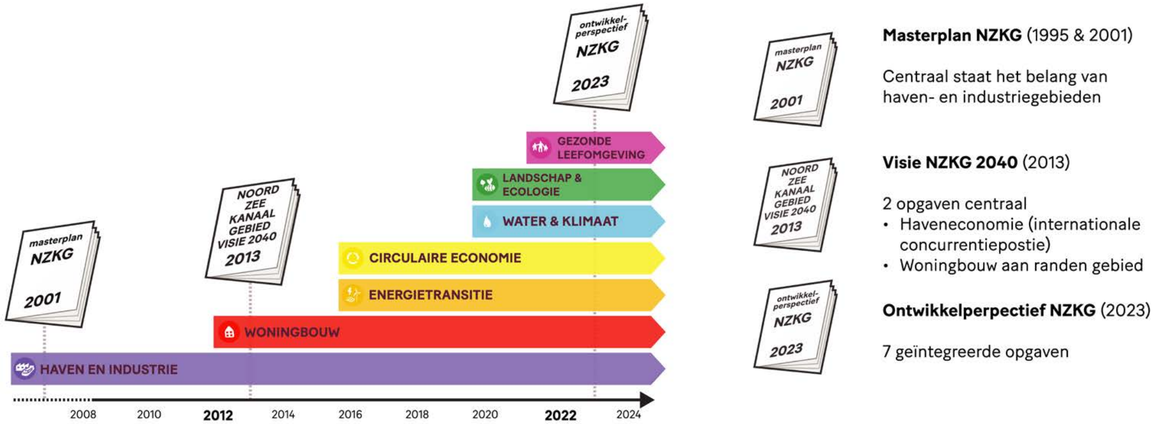
Een belangrijke opgave waar Rijk en regio al hard aan werken is de energietransitie. Hiervoor zijn veel investeringen en ruimtelijke inpassingen nodig: omvangrijke windparken in zee, aansluitingen van zeekabels naar dit gebied, forse transformatoren om het elektriciteitsnet te versterken, havens voor waterstofimport, electrolysers voor waterstofproductie, en fabrieken voor groene circulaire brandstoffen. De productie van groene brandstoffen is onderdeel van de ontwikkeling die het bedrijfsleven doormaakt naar een circulaire economie.

De haven- en industriegebieden in het Noordzeekanaalgebied zijn cruciaal voor het realiseren van de Nederlandse energietransitie en in de transitie richting een circulaire economie. Dit vraagt de komende jaren om voldoende fysieke ruimte en milieuruimte. Daarbij is er economisch een andere wind komen waaien. Tijden van snelle economische groei zijn voorbij en structurele tekorten op de arbeidsmarkt beperken onze economische ontwikkeling.

Dit maakt economische transitie niet eenvoudiger[10], maar de havenfunctie is en blijft wel een unieke en bepalende factor van dit gebied.

Vanwege schaarste aan woningen is woningbouw een hoge prioriteit. Delen van de havengebieden en bedrijventerreinen zijn in beeld als locatie voor de bouw van ongeveer 110.000 woningen in transformatiegebieden, zoals Haven-Stad (Amsterdam), de Achtersluispolder en het Hembrugterrein (Zaanstad) en de Spoorzone (Beverwijk). Tegelijkertijd herbergt het Noordzeekanaalgebied ook een aantal kwetsbare wijken waar een verouderde woningvoorraad samenvalt met sociaaleconomische problematiek.

Klimaatverandering is een nieuwe urgente opgave, ook in het Noordzeekanaalgebied. De grenzen van ons watersysteem zijn bereikt. Deze worden onder andere zichtbaar bij langdurige droge periodes, bij extreme regenbuien, in verwachtingen over zeespiegelstijging en in de toename van verzilting van bijvoorbeeld het Noordzeekanaal. De chemische en ecologische kwaliteit van het oppervlaktewater is onvoldoende en is op basis van de Europese Kaderrichtlijn Water een grote opgave. Beschikbaarheid van zoetwater is niet meer vanzelfsprekend, onder meer vanwege een sterker wisselende toevoer van rivierwater naar deze regio. Het groene landschap in het Noordzeekanaalgebied kan een bijdrage leveren aan klimaatadaptatie, bijvoorbeeld door meer zoetwater vast te houden in de bodem.



In het landelijke gebied is een transitie nodig. Systeemherstel is hier noodzakelijk. Naast klimaatbestendigheid en sociaaleconomische vitaliteit gaat het om het versterken van het water- en bodemsysteem en het vergroten van de biodiversiteit.

Terwijl meerdere transities tegelijk aandacht vragen in het Noordzeekanaalgebied, moeten ook grote stappen worden gezet om te komen tot een gezondere leefomgeving in deze regio. Hoge uitstoot van CO_2 en schadelijke stoffen, zoals stikstof en fijnstof, moet sterk verminderd worden. Op plaatsen waar industrie en inwoners elkaar raken, doen zich op het gebied van gezonde leefomgeving knelpunten voor. Dit speelt in meer gebieden in Nederland en de IJmond is daar een sprekend voorbeeld van.

Door de stapeling van verschillende opgaven en uiteenlopende ambities is het Noordzeekanaalgebied de afgelopen jaren vast komen te zitten in een aantal dilemma's. Het dilemma tussen woningbouwambities en de behoefte aan ontwikkelruimte voor de haven; het dilemma tussen landschappelijke waarden (voor onder meer natuur en recreatie) en toekomstige ruimtebehoeften (voor onder meer waterberging, de energietransitie en de circulaire economie); en het dilemma tussen een gezonde leefomgeving en economische ontwikkeling.

Met de vele opgaven en transities die de komende decennia op het gebied afkomen, liggen er diverse grote opgaven die vragen om een integrale aanpak. Voor deze integrale aanpak van het Noordzeekanaalgebied zijn partijen de afgelopen periode met elkaar in gesprek gegaan. Ze zijn tijdens het proces van de NOVEX-aanpak NZKG naar elkaar toegegroeid. Het resultaat hiervan is het Ontwikkelperspectief Noordzeekanaalgebied, als product van deze gebiedsgerichte aanpak.

Het Ontwikkelperspectief Noordzeekanaalgebied is een koersdocument dat richting geeft aan een gezamenlijke integrale aanpak van Rijk en regio[11], waarin vanuit de kracht van het gebied gezocht wordt naar win-winsituaties waar partijen elkaar kunnen helpen en versterken bij het realiseren van alle opgaven.
Dit koersdocument start met een introductie van onze NOVEX-aanpak (paragraaf 1.2). Deze aanpak richt zich op de waarde van regionale samenwerking, met steun van het Rijk voor de komende decennia (paragraaf 1.3). De nadere uitwerking wordt beschreven in paragraaf 1.4.

1.2 NOVEX-aanpak NZKG

Verbreding van de scope
De eerste stap van integrale aanpak van de NOVEX-Noordzeekanaalgebied was een radicale scopeverbreding in de samenwerking binnen het Noordzeekanaalgebied. Om de bovengenoemde transitieopgaven de komende jaren door te voeren is een integrale samenhangende aanpak nodig op tenminste de volgende zeven thema's:



Haven- en industriegebieden
1. Energietransitie
2. Circulaire economie
3. Haven en industrie

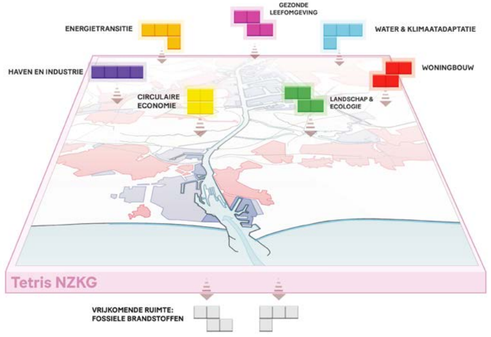
Stedelijke leefomgeving
4. Gezonde leefomgeving
5. Woningbouw

Landschap & Watersysteem
6. Landschap en ecologie
7. Water en klimaatadaptatie

De scope-verbreding past in een reeks van bestuurlijke stappen voor meer samenwerking in het Noordzeekanaalgebied. Het eerste Masterplan NZKG (1995) en later het geactualiseerde Masterplan (2001) agendeerden slechts één opgave: het benutten van de kracht van de haven- en industriegebieden voor werkgelegenheidsgroei en het economisch verdienvermogen van Nederland. In de daaropvolgende Visie NZKG 2040 (2013) werd deze scope aangevuld met woningbouw, met name de transformatieplannen in de haven- en industriegebieden.

Waar binnen het Bestuursplatform in het verleden de primaire focus lag op de havens en industrie in het gebied, is nu een bredere blik nodig die nadrukkelijk de relatie legt tussen de haven- en industriegebieden, de stedelijke omgeving en het landschap en watersysteem.

De opgave mobiliteit & bereikbaarheid is ook van groot belang voor het Noordzeekanaalgebied. Ook hier is sprake van een transitie, voor zowel personen- als goederenvervoer in de MRA en daarbuiten. Samenhangende keuzes op het gebied van personenvervoer, infrastructuur, duurzame mobiliteit en verstedelijking worden in deze regio gemaakt op het grotere schaalniveau van de MRA, via de NOVEX-aanpak MRA (voorheen MRA Verstedelijkingsstrategie), het programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid (SBaB) en de MIRT Goederenvervoercorridor Zuid. Essentiële opgaven op het gebied van mobiliteit en bereikbaarheid, zoals de verbinding tussen de A8 en de A9, de aanpak van de A22 en de aanleg van de HOV-verbinding ZaanIJ, worden geagendeerd en in samenhang uitgewerkt in de NOVEX-aanpak MRA. Het goederenvervoer wordt uitgewerkt in deze NOVEX-aanpak Noordzeekanaalgebied, vanwege het belang voor de havenactiviteiten en de wisselwerking tussen gevaarlijke-stoffenroutes en omliggende bebouwing.



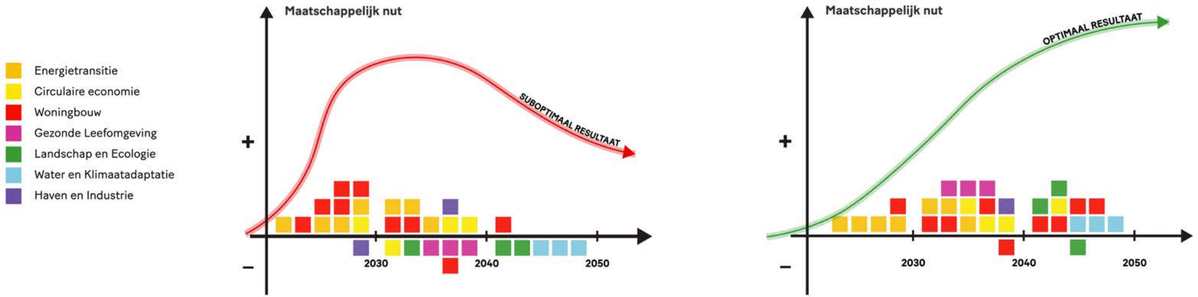
Multiplayer Tetris Game

Multiplayer Tetris game

Een tweede stap van de NOVEX-aanpak NZKG is ons perspectief op het gebied. In de landelijke NOVEX-aanpak wordt vaak gesproken over '*het leggen van de puzzel*'. Maar zo eenvoudig zijn de opgaven in het Noordzeekanaalgebied niet. Door de hoge dynamiek veranderen onze 'puzzelstukjes' van plannen, ambities en opgaven zeer snel van vorm. Zo is de ambitie voor waterstofproductie in het gebied in anderhalf jaar vele malen groter geworden, zijn technieken voor waterstof nog in ontwikkeling en werkt klimaatverandering door als een ruimtelijke gamechanger in het gebied. Door de hoge dynamiek in het gebied en een context van grote onzekerheid moeten transitiepaden stap voor stap worden ontwikkeld.
Op deze manier wordt duidelijk wanneer welke besluiten mogelijk en nodig zijn om de beoogde doelen te halen. Dat begint met het uitzetten van deze gemeenschappelijke koers.

Om de dynamiek en de effecten van inpassingen in het Noordzeekanaalgebied te begrijpen, is ons perspectief op het Noordzeekanaalgebied dat van een spel met verschillende spelers. Rijk, regio en partners spelen in het Noordzeekanaalgebied een soort mega multiplayer Tetris game, waarin de spelers op één en hetzelfde bord, het Noordzeekanaalgebied, de eigen opgaven en ambities proberen te realiseren. In deze metafoor zijn zes van de zeven thema's ruimtevragende opgaven die boven het bord hangen. Deze dynamische opgaven veranderen in de tijd van omvang en concurreren met elkaar om de benodigde ruimte en milieuruimte voor inpassing. In de loop der tijd komt af en toe ruimte vrij voor nieuwe opgaven, onder andere door economische transities zoals de uitfasering van steenkoolvelden of doordat oude industrieën stoppen en niet meer herinvesteren.[12] De zevende opgave, een gezonde leefomgeving, creëert een context van eisen en verwachtingen op het gebied van veiligheid, leefbaarheid en gezondheid voor alle nieuwe opgaven en is daarmee randvoorwaardelijk voor de invulling van de andere zes opgaven. Het is dus als het ware als een paraplu boven het spel.

De metafoor van het Tetris-spel benadrukt de sterke onderlinge afhankelijkheden in het Noordzeekanaalgebied. De ambities van de ene partij kunnen contraproductieve effecten hebben op de handelingsmogelijkheden van andere partijen. Een windmolen die past in de Regionale Energiestrategie kan woningbouw in een nabijgelegen gemeente beperken. Of de milieucontouren rond een nieuw transformatorstation kunnen de omringende gebiedsontwikkeling onmogelijk maken. Een te snelle transformatie van havengebieden voor woningbouw kan leiden tot een cascade van ongewenste effecten in het gebied, waardoor geen enkele transitie succesvol is. Als bedrijven in deze transformatiegebieden verplaatst moeten worden naar de resterende havengebieden, blijft daar onvoldoende fysieke en milieuruimte over voor het inpassen van de energie- en circulaire transitie. Als hier vervolgens ruimte voor moet worden gevonden buiten de haven- en industriegebieden, ontstaat een conflict met de opgaven voor klimaatadaptatie, water en landschap en het beschermen van natuurwaarden en ruimte voor recreatie.



Als partijen elkaar vertrouwen en bereid zijn tot samenwerking, dan ontstaan kansen voor een hoger maatschappelijk resultaat.

1.3 Regionale samenwerking

De economie van de speltheorie laat zien dat als partijen een spel met sterke onderlinge afhankelijkheden, zoals in het Noordzeekanaalgebied, spelen vanuit eigenbelang, de uitkomsten voor de maatschappij suboptimaal zijn. Als partijen elkaar vertrouwen en bereid zijn tot samenwerking ontstaan kansen voor een hoger maatschappelijk resultaat. Samenwerking voor een hoger maatschappelijk resultaat vraagt van partijen dat ze zich af en toe inhouden, zelfbindende afspraken maken en zich committeren aan gezamenlijke spelregels. Bestuurlijke samenwerking geeft partijen de kans om voor elkaar betere condities te creëren om in de toekomst meer maatschappelijke waarde in het Noordzeekanaalgebied te realiseren. Dit ontwikkelperspectief voor het Noordzeekanaalgebied is hierin een eerste stap.

In dit spel in het Noordzeekanaalgebied, met grote onderlinge afhankelijkheden, staan alle spelers voor de keuze. Spelen zij het spel tegen elkaar en kiezen zij voor eigenbelang? Of spelen zij met elkaar? Ons antwoord is kraakhelder: wij spelen het spel met elkaar en werken samen in deze regio.
Deze samenwerking wordt bestuurlijk zichtbaar in Bestuursplatform NZKG en richt zich de komende jaren op het succesvol doorvoeren van meerdere transities tegelijk in het gebied, conform onze missie:

'We werken samen in het Noordzeekanaalgebied aan een snelle, ambitieuze transitie van omgeving en economie, met als doel een zo groot mogelijke maatschappelijke waarde toe te voegen aan onze regio en aan Nederland'.

1.4 Een gezamenlijke richting voor verdere ontwikkeling

Het Ontwikkelperspectief Noordzeekanaalgebied is een koersdocument. Hierin formuleren Rijk en regio een gezamenlijke integrale aanpak van omgeving en economie in het Noordzeekanaalgebied. Met deze gezamenlijke koers ontstaat focus en draagvlak van Rijk en regio om in te zetten op een aantal cruciale maatregelen en oplossingsrichtingen en deze verder te verkennen en uit te werken. Samen vormen ze een integraal pakket waarmee betekenisvolle stappen worden gezet in de transities.

Een koersdocument geeft richting, maar bevat nog geen definitieve besluiten. Afwijken is mogelijk, indien de dynamiek in dit gebied hier aanleiding voor geeft. Onderdelen van dit ontwikkelperspectief worden de komende jaren nader uitgewerkt door partners, op basis van een uitvoeringsprogramma NOVEX-NZKG. Dit wordt ter besluitvorming voorgedragen aan gemeenteraden, Provinciale Staten en de algemene besturen van waterschappen. Het ontwikkelperspectief is daarmee een bouwsteen die raden, staten en algemene besturen van waterschappen kunnen gebruiken als richting bij ruimtelijke planvorming en omgevingsvisies.

Gezien de hoge dynamiek in het Noordzeekanaalgebied zijn Rijk en regio voornemens om periodiek, om de vier jaar, het Ontwikkelperspectief Noordzeekanaalgebied te actualiseren en de ambitie telkens hoger te leggen. Op deze manier ontstaat een proces waarbij Rijk en regio elkaar kunnen aanspreken op afspraken over de volgorde van inpassingen en belangrijke randvoorwaarden. Door iedere vier jaar de afspraken te actualiseren blijft het ontwikkelperspectief actueel en biedt het een blijvende basis voor de beoogde geïntegreerde transitie van het Noordzeekanaalgebied.

Het Bestuursplatform NZKG neemt het initiatief om het ontwikkelperspectief in 2027 te actualiseren. Dit vormt een bouwsteen voor een geactualiseerde provinciale Omgevingsvisie in 2028. Zodra de samenhangende richtingen van dit ontwikkelperspectief succesvol zijn uitgewerkt door Rijk en regio via de uitvoeringsagenda NOVEX-NZKG (2024-2027), kunnen deze via de provinciale Omgevingsvisie worden bekrachtigd.

Na vaststelling van dit ontwikkelperspectief worden een uitvoeringsagenda en een regionale investeringsagenda met het Rijk uitgewerkt. De uitvoeringsagenda wordt opgesteld voor de periode 2024-2027, en inventariseert de projecten die in uitvoering worden genomen en welke partijen hiermee aan de slag zijn. Hierbij worden ook relaties gelegd met de NOVEX-MRA en de nieuwe Nota Ruimte. De uitvoeringsagenda wordt jaarlijks geëvalueerd, besproken in het Bestuursplatform NZKG en daarna ter kennisname gestuurd naar Gemeenteraden en Provinciale Staten.

De Regionale investeringsagenda brengt in kaart welke financiele stromen kunnen worden aangesproken en biedt een basis voor financiële afspraken voor het realiseren van delen van dit Ontwikkelperspectief Noordzeekanaalgebied.

1.5 Leeswijzer

Het ontwikkelperspectief is als volgt opgebouwd:

In hoofdstukken 2, 3 en 4 worden opgaven en transities in het Noordzeekanaalgebied beschreven voor de drie delen waar het Noordzeekanaalgebied uit bestaat: de haven- en industriegebieden, de stedelijke omgeving daaromheen en het landschaps- en watersysteem dat deze gebieden verbindt. Per deel inventariseren wij de opgaven die er spelen en wordt een gezamenlijke ambitie geformuleerd voor de toekomst.

De richting die Rijk en regio geven aan deze ambities volgt in hoofdstuk 5. In dit hoofdstuk worden drie ambities omgezet in acties. Dat is onze gezamenlijke koers voor de komende jaren. Hoofdstuk 6 beschrijft wat de komende jaren nodig is op het gebied van samenwerking binnen de regio, en hoe het Rijk hieraan kan bijdragen.

Het kaartmateriaal in dit ontwikkelperspectief heeft als doel om onze strategie te verhelderen en te illustreren. Een aantal nieuwe ontwikkelingen worden hierin verbeeld. Hoe ontwikkelingen in de toekomst er precies uit gaan zien en waar grenzen komen te liggen, is onderdeel van toekomstige besluitvorming in raden en Staten.



H2
Haven- en industriegebieden

2.1 Economische waarde

De zeehavens en het verbindende kanaal naar de zee en het achterland zijn vanouds de dragers voor een sterke industriële ontwikkeling in het Noordzeekanaalgebied. Veel activiteiten in de haven zijn kadegebonden en vragen om een hoge milieucategorie. Elke haven heeft een eigen onderscheidend economisch profiel: de voedingsmiddelen (agribulk, zoals cacao) in de oude havens aan de Zaan, de op- en overslag in het Amsterdamse havengebied met een significante brandstofhaven, en staal in de IJmond. Andere belangrijke economische activiteiten in de haven- en industriegebieden zijn de visserij, de cruisevaart, de offshore (waaronder in toenemende mate de aanleg en het onderhoud van windparken op zee) en de typische havenfuncties van transport, op- en overslag en logistiek.[13]

De haven- en industriegebieden in het Noordzeekanaalgebied zijn van internationaal belang. De Amsterdamse haven is de vierde haven van Europa wat betreft overslagcapaciteit en speelt een belangrijke rol in zowel de nationale, Europese als intercontinentale handel. Lading komt van over de gehele wereld binnen in de havens en wordt verder het Europese achterland in vervoerd middels het Amsterdam-Rijnkanaal en spoor- en wegverbindingen. De Europese Commissie beschouwt de Amsterdamse haven dan ook als zogenaamde 'core network port'. De Amsterdamse haven herbergt daarnaast een deel van de nationale strategische energievoorraad. Een functie die sinds de recente oorlog in Oekraïne verder aan belang is toegenomen. Het Noordzeekanaalgebied heeft naast een handelsfunctie ook een strategische functie op gebied van energieleveringszekerheid.

De haven- en industriegebieden vertegenwoordigen een grote economische waarde voor de directe omgeving, de regio en heel Nederland. Berekend is een toegevoegde waarde van 7,2 miljard euro en werkgelegenheid voor 73.000 werkzame personen, als ook indirecte economische effecten worden inbegrepen. De directe werkgelegenheid in de haven- en industriegebieden is al jaren stabiel tussen de 35.000 en 40.000 werknemers, die gezamenlijk een toegevoegde waarde realiseren tussen de 3,8 miljard en 4,6 miljard euro.[14]

Westpoort is een uniek gebied waar zeevaart, binnenvaart en andere achterlandverbindingen bij elkaar komen. Het gebied heeft een unieke infrastructuur voor kabels en (buis)leidingen. De kavels zijn dusdanig ingericht dat maatschappelijk noodzakelijke bedrijfsactiviteiten met een hoge milieucategorie kunnen worden gefaciliteerd.

2.2 Opgaven

De strategische waarde van de haven- en industriegebieden is groter dan alleen de economische waarde. Maar er is ook een keerzijde aan de grote economische dynamiek. De hoge CO_2-uitstoot en het gebruik van grondstoffen gaan het ecologisch plafond te boven. Uitstoot van schadelijke stoffen (onder andere stikstof en fijnstof), waterverontreiniging, geurhinder en geluidsoverlast tasten de leefomgeving aan en hebben negatieve gevolgen voor de biodiversiteit.

De economie van haven en industrie is nu nog gebaseerd op fossiele energiebronnen. Dat vraagt een grote economische transitie van bedrijfsleven en industrie. Hier spelen vijf opgaven die aansluiten bij nationaal geformuleerde doelstellingen:

- Er zijn Europese afspraken gemaakt over het doorvoeren en versnellen van de energietransitie, waarbij de nationale doelstelling is om de uitstoot van CO_2 in 2030 met 55% terug te dringen ten opzichte van 1990 en om in 2050 CO_2-neutraal te zijn.
- Voor circulaire economie is de nationale ambitie, in navolging van Europese afspraken, dat het grondstoffengebruik voor onze productie en consumptie in 2050 is teruggebracht binnen de planetaire grenzen.[15]
- Voor de havengebieden is de ambitie van het Rijk dat *'overheid en de havens er samen voor zorgen dat de Nederlandse (zee)havens hun leidende en krachtige positie kunnen behouden in de economie van de toekomst die duurzaam, digitaal en verbonden is.'* [16]
- Het terugdringen van de schadelijke effecten van de havens en industrie op de directe leefomgeving. Op deze opgave wordt ingegaan in hoofdstuk 3.
- Vanuit nationaal perspectief'(o.a. NOVI, het nationaal Programma Energiehoofdstructuur (PEH) en het Nationaal Programma Verduurzaming Industrie (NPVI)) is het Noordzeekanaalgebied één van de vijf nationale clustergebieden, aangewezen om transitieopgaven te concentreren en te realiseren.

2.3 Ambitie

De eerste drie nationale opgaven leiden voor het Noordzeekanaalgebied tot de volgende ambitie:

'Wij werken aan een snelle economische transitie, door onze haven- en industriegebieden door te ontwikkelen als drager van de energietransitie en internationaal logistiek knooppunt en door de ontwikkeling van een circulaire economie voor de behoefte van de Metropoolregio Amsterdam en het (internationale) achterland.'

Het Noordzeekanaalgebied heeft hiervoor uitstekende uitgangspunten. Het is één van de vijf aanlandingspunten in Nederland voor windenergie van zee. Het gebied vormt een vitale schakel in het (inter)nationale logistieke- en energienetwerk. Het is het knooppunt voor duurzame energie in de Metropoolregio Amsterdam, vanwege de directe aansluiting op hoofdnetwerken voor energie, de aanwezigheid van grote energiegebruikers en een internationale (nu nog fossiele) brandstoffenhaven.

De haven- en industriegebieden in het Noordzeekanaalgebied bieden een kans voor deze regio om een trekkersrol op zich te nemen in de economische transitie richting duurzame energie en circulariteit. De benodigde kennis, infrastructuur en netwerken zijn in het gebied aanwezig. De eerste stappen zijn al gezet, bijvoorbeeld in de vorm van windparken voor de kust, de bouw van een groot transformatorstation (nabij Wijk aan Zee op een voormalig terrein van Tata Steel) waar windenergie van zee aan land komt, de voorgenomen ontwikkeling van de Energiehaven in de IJmond die de bouw en exploitatie van die windparken faciliteert, het groeiende aantal circulair werkende bedrijven, en de keuze van Port of Amsterdam om de steenkolenoverslag in de haven van Amsterdam te sluiten rond 2030. De afbouw van de steenkolenoverslag in de Amsterdamse haven is al ingezet. De eerste steenkolenterminal heeft een nieuwe bestemming gekregen, de tweede terminal is in transitie en de laatste terminal wordt uiterlijk rond 2030 gesloten.



Vijf aanlandingspunten voor windenergie op zee in Nederland in relatie tot de energiehoofdstructuur (voor elektriciteit, CO_2 en waterstofmoleculen)

Deze regio werkt al een aantal jaren hard aan de realisatie van deze nieuwe energiehoofdstructuur voor groene brandstoffen via de Cluster Energie Strategie NZKG (2022)[17], het Meerjarenprogramma Infrastructuur Energie & Klimaat (MIEK), het provinciaal Meerjarenprogramma Infrastructuur Energie & Klimaat (pMIEK) en de bijbehorende versnellingstafels en regionale roadmaps.[18]

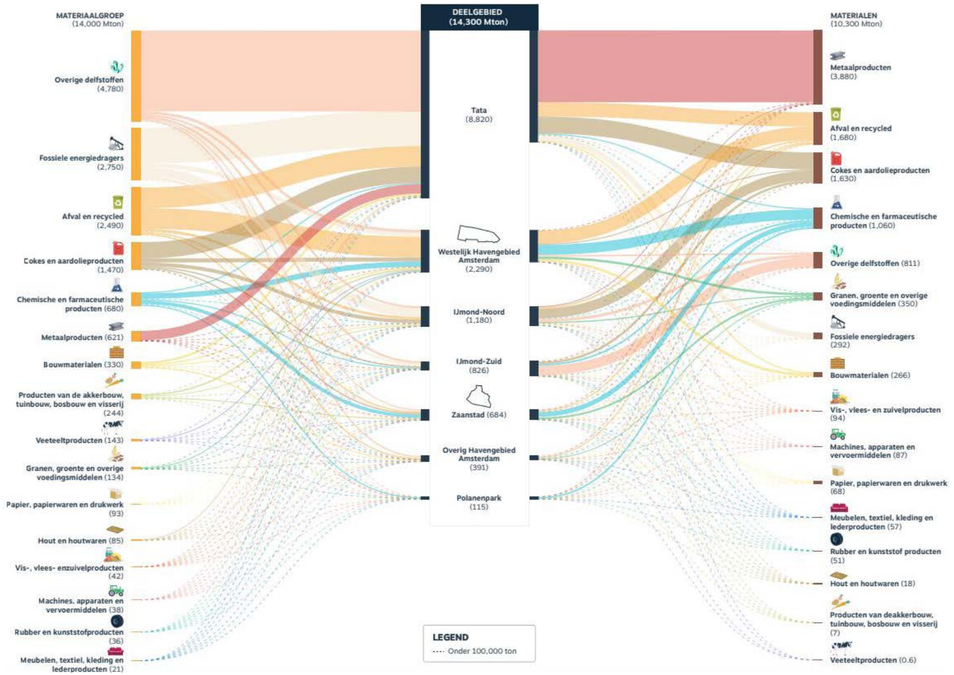
Belangrijk onderdeel hiervan is het versterken van het elektriciteitsnet dat een basis legt aan de verduurzaming van de industrie, mobiliteit en stedelijke omgeving. Daarnaast zet deze regio in op de transitie richting waterstofeconomie, waarbij in de haven- en industriegebieden sprake is van productie, transport en opslag van deze nieuwe energiedrager. In combinatie met andere stromen zoals extra aanlandingen wind op zee voor elektriciteit (VAWOZ) en waterstof, warmte/stoom, Carbon Capture and Storage / Carbon Capture and Usage (CCS/CCU) voor CO_2, en industriële restwarmte vraagt dat om grote investeringen in netwerken, ondergronds en bovengronds.

De nieuwe en versterkte netwerken voor elektriciteit en waterstof in deze regio bieden ook een basis voor verdere groei en opschaling van circulaire (industriële) bedrijvigheid. Steeds meer bedrijven maken de omslag richting een circulaire economie. Maar voor een echte omslag is meer nodig dan het scheiden van materialen en het produceren van groene (circulaire) brandstoffen. De bestaande infrastructuur voor fossiele brandstoffen wordt nu al gebruikt voor de op- en overslag van circulaire brandstoffen. Ook de import van waterstof onder andere vanuit zonrijke regio's is van groot belang voor de regio. Dit zal de komende jaren verder toenemen.

Ook de Zaanse voedingsmiddelenindustrie is onmisbaar als drager van de regionale economie. In samenwerking met de industriële vereniging Zaanstad Maakstad leidt dit tot een gezamenlijke aanpak voor de omschakeling naar nieuwe en versterkte energienetwerken. Dit gaat tegelijk gepaard met terugdringing van de uitstoot en verder circulair maken van de voedingsmiddelenproductie. Sommige Zaanse bedrijven kiezen voor een nieuwe locatie in het Noordzeekanaalgebied en krijgen daarmee een geheel nieuwe bedrijfshuisvesting waar alle transities, state of the art, in de bedrijfsprocessen worden meegenomen. Andere bedrijven vernieuwen op de bestaande locatie.

Realisatie van een nieuwe energiehoofdstructuur (voor elektriciteit, CO_2 en waterstofmoleculen) is een randvoorwaarde voor een verdere transitie richting circulaire economie en opschaling en groei van circulaire processen. In het Noordzeekanaalgebied liggen met name kansen voor:

- de productie van synthetische (groene) brandstoffen,[19]
- scheiding van materialen die voor hergebruik beschikbaar komen,
- de productie van groen circulair staal,
- verduurzamen van de bestaande logistieke functies voor agribulk, bouwmaterialen, containeroverslag, en van offshore.



Grondstofstromen in het NZKG onderverdeeld per deelgebied, uit: Rapport ruimtelijke impact circulaire economie in het Noordzeekanaalgebied (p21), Ecorys en Metabolic 2023

2.4 Wat is er nodig voor deze ambitie?

Om de ambitie om onze haven- en industriegebieden door te ontwikkelen als drager van de energie- en circulaire transitie zijn de volgende condities nodig:voldoende fysieke vestigingsruimte in de haven- en industriegebieden;

1. voldoende milieuruimte;
2. de havens moeten goed functioneren, met betrouwbare achterlandverbindingen.

Deze drie cruciale vestigingsvoorwaarden voor het doorvoeren van de economische transitie worden hieronder nader beschreven.

2.4.1. Is er voldoende fysieke ruimte in de havengebieden?

Diverse ruimtelijke onderzoeken[20] geven aan dat zelfs bij hoge economische groei de komende twintig jaar voldoende ruimte beschikbaar is in de haven- en industriegebieden in het Noordzeekanaalgebied[21], maar er zijn nog onzekerheden die van invloed zijn op de toekomstige ruimtebehoefte in de regio. Enerzijds komt er fysieke ruimte vrij als gevolg van de transitie van fossiele naar niet-fossiele energiedragers, anderzijds vragen ontwikkelingen op het gebied van energietransitie en circulaire economie om extra fysieke ruimte. Economische transitie betekent een periode van dubbel ruimtegebruik, waarbij fossiele en hernieuwbare economie tijdens de transitieperiode naast elkaar zullen bestaan. Dit vergroot de druk op de ruimte en het bestaande ruimtegebruik. De haven- en industriegebieden zullen de komende twintig jaar naar verwachting door een periode met ruimtelijke én milieuruimtelijke spanning gaan. Op het terrein van Tata Steel zal sprake zijn van dubbel ruimtegebruik in de periode dat nieuwe installaties worden gerealiseerd. In Westpoort wordt dubbel ruimtegebruik beperkt doordat de haven steenkoolopslag uitfaseert, waardoor in het havengebied, na verwachting, tijdig ruimte vrijkomt voor nieuwe activiteiten. Vanuit de landelijke plannen is nog weinig duidelijkheid over het uitfaseren van fossiele stromen. Wel is duidelijk dat Europees en nationaal beleid inzake gebruik van fossiele en niet-fossiele brandstoffen (bijv. bijmengverplichtingen) een doorslaggevende rol zullen spelen.

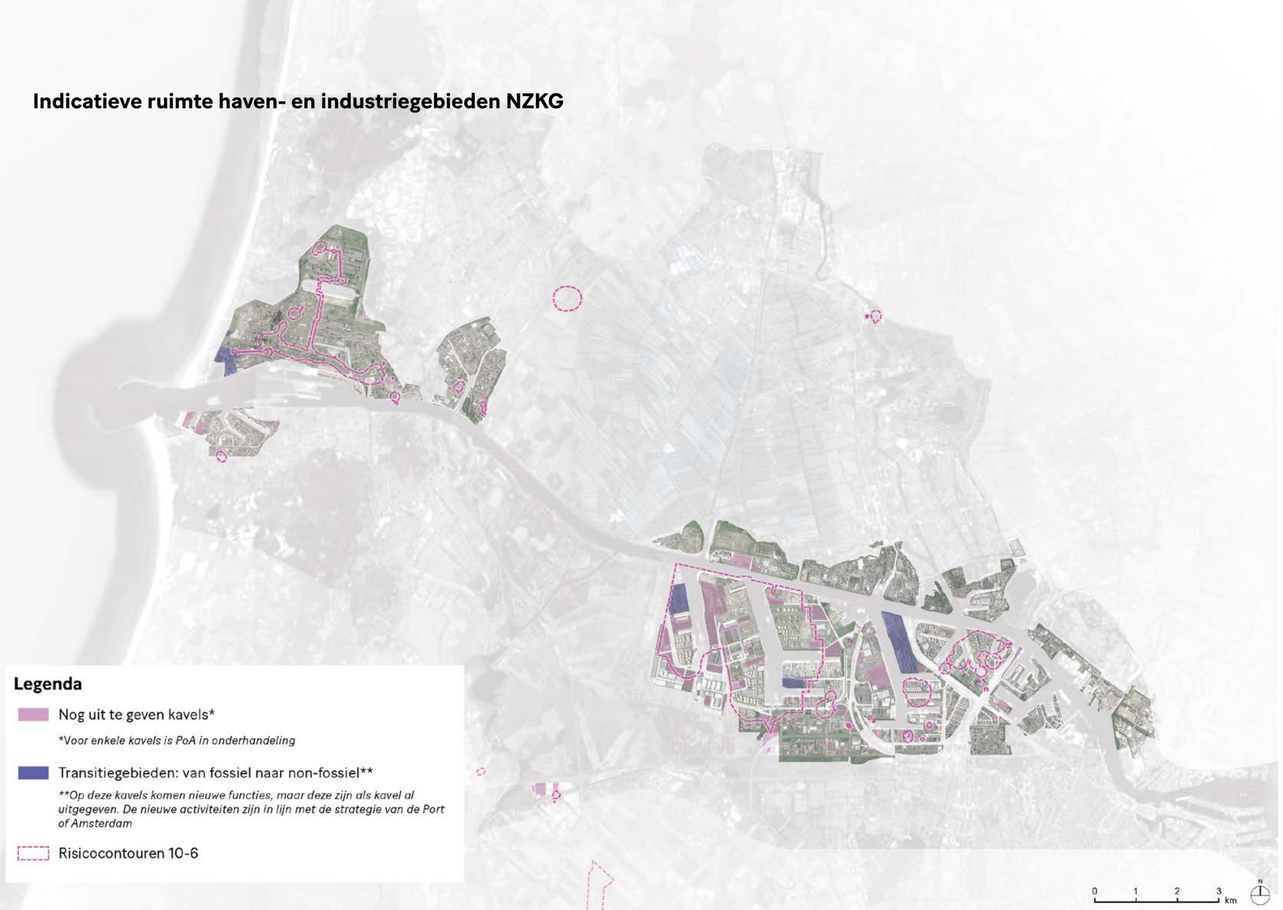
Ruimte voor energietransitie

De ruimtelijke beelden van bovengenoemde rapportages passen bij de nieuwste verwachtingen vanuit het nationale Programma Energie Hoofdstructuur (PEH). In het PEH[22] wordt aangegeven dat voor de inpassing van de energiehoofdstructuur in het Noordzeekanaalgebied behoefte is aan minimaal 60 hectare en maximaal 350 hectare aan fysieke ruimte[23], waarbij onderdelen voor het versterken van het elektriciteitsnet in het groene landschap en in stedelijke gebieden[24] om ruimte zullen vragen.[25] Het inpassen van deze ruimtevraag zal gezien de druk op de fysieke en milieu-ruimte van het gebied een uitdaging worden. Naast Westpoort, waar ook ruimte moet worden gegeven aan circulaire bedrijven en verplaatsende havengebonden bedrijven, kan ook het terrein van Tata Steel op termijn wellicht ruimte bieden voor onderdelen van de energietransitie. Als deze transitie naar groen staal slaagt, komt op termijn fysieke en milieuruimte vrij op het terrein van Tata Steel die mogelijk ingezet kan worden voor de energietransitie. Voor de omgeving is het belangrijk dat hierbij de milieubelasting wordt gereduceerd.

Ruimte voor circulaire economie

Terwijl het doel van circulaire economie, reductie van het primaire grondstoffengebruik, helder is, leveren onderzoeken naar de ruimtelijke impact van circulaire economie nog geen duidelijk beeld op van de totale fysieke ruimte die in de toekomst nodig

Indicatieve ruimte haven- en industriegebieden NZKG



is.[26] Het onderzoek dat voor de NOVEX-NZKG is verricht[27] suggereert dat de ruimtelijke impact beperkt zal zijn. Wel kan er een faseringsvraagstuk ontstaan, waarbij er overlap is tussen de nieuwe economische structuur die infaseert en de oude structuur die moet uitfaseren. Ook leert het onderzoek dat het loont om in te zetten op circulaire bedrijven die in de keten de grootste toegevoegde waarde leveren. Immers, in de toekomst maakt ieder bedrijf deel uit van een circulaire economie, maar niet ieder (circulair) bedrijf past in het Noordzeekanaalgebied, of levert hier een optimale toegevoegde waarde. Om de economische synergie te versterken en havengebonden kavels optimaal in te zetten, is in de toekomst een selectiecriterium voor circulaire bedrijven nodig.

Duidelijk moet worden welke circulaire bedrijven qua benodigde fysieke- en milieuruimte beter passen op bedrijventerreinen elders in de Metropoolregio Amsterdam en andere haven- en industriegebieden in Nederland, welke circulaire processen uitgevoerd worden door bedrijfsketens buiten het Noordzeekanaalgebied en welke bedrijven de beste synergie ontwikkelen in het Noordzeekanaalgebied.

Terwijl de nieuwe energienetwerken in ontwikkeling zijn, kunnen de komende jaren worden benut om het Noordzeekanaalgebied voor te bereiden op een groei en opschaling van circulaire bedrijvigheid en mogelijke nieuwe grondstofstromen. In kader van het uitvoeringsprogramma NOVEX-NZKG wordt hiervoor een circulaire strategie opgesteld, samen met partners, circulaire bedrijven en kennisinstellingen. Door de transitie naar een circulaire economie gaan er naar verwachting nieuwe ‘grondstofstromen’ lopen en ontstaan er dus nieuwe logistieke bewegingen. Inzet van het Rijk is transport over water voor omvangrijke grondstofstromen (de zogenaamde modal shift, de keuze voor een andere, duurzamere manier om goederen te transporteren).

Ruimte voor offshore-windenergie
In de Nederlandse energietransitie speelt de opwek van energie middels windparken op zee een belangrijke rol. Het Rijk streeft naar 21 gigawatt (GW) opgesteld vermogen in 2030, 50 GW opgesteld vermogen in 2040 en uiteindelijk 70 GW opgesteld vermogen in 2050. Voor het bouwen en onderhouden van nieuwe windparken, zijn installatiehavens nodig. De eisen die gesteld worden aan de havens en kaden worden steeds hoger, omdat de windturbines steeds groter en zwaarder worden. Er zijn daardoor minder havens geschikt. Binnen Europa is een dermate groot gebrek aan geschikte havencapaciteit voor de assemblage van windmolens, dat ook de Nederlandse energietransitie dreigt te vertragen.[28]
De IJmond kan een uitstekende uitvalsbasis voor de offshore bieden, met name in de havengebieden ten westen van de Zeesluis IJmuiden. Op dit moment vraagt de offshore veel meer ruimte in de Zeehaven IJmuiden dan beschikbaar is. Om in deze specifieke behoefte te voorzien werken Rijk en regio aan de transformatie van het slibdepot van de Averijhaven tot Energiehaven als installatiehaven voor wind op zee.

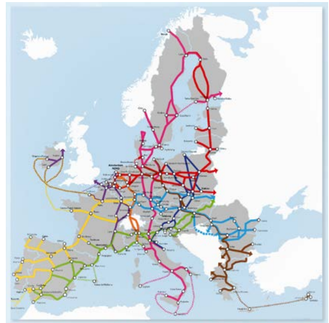
Droge bedrijventerreinen
Dat er op middellange termijn voldoende ruimte is voor havengerelateerde bedrijvigheid en industrie benodigd voor de energietransitie en circulaire economie, betekent niet dat het Noordzeekanaalgebied ruimte biedt voor alle bedrijven. Voor bedrijven die ruimte zoeken op droge bedrijventerreinen, omdat ze geen haven- of kadegebonden functies hebben, is voldoende vestigingsruimte nodig in de Metropoolregio Amsterdam. Deze ruimte kan niet gemaakt worden op haven- en kadegebonden terreinen, anders ontstaat daar een ruimtelijk tekort en passen toekomstige opgaven (energietransitie, circulaire economie, havenlogistieke functies) daar niet.

Het inzicht van schaarste in droge bedrijventerreinen leidde in 2023 in Zaanstad tot een gewijzigde beleidskeuze voor de transformatie van de Achtersluispolder. De transformatie van de Achtersluispolder naar woningbouw is voorlopig omgezet in een transformatie van alleen het noordelijk deel van de Achtersluispolder. De rest van de Achtersluispolder blijft onderdeel van het haven-industrieel complex van het Noordzeekanaalgebied.[29]
Op het schaalniveau van de Metropoolregio Amsterdam werkt de NOVEX-MRA op dit moment aan een regionale bedrijvenstrategie, om richting te geven aan de opgave om in de MRA en omgeving daaromheen voldoende ruimte te maken voor droge bedrijvigheid.

2.4.2 Is er voldoende milieuruimte voor economische transitie?
De rapportage van Generation Energy (2022)[30] maakt weliswaar duidelijk dat er voldoende fysieke ruimte aanwezig is in het Noordzeekanaalgebied, maar dat milieuruimte in sommige deelgebieden te beperkt is en vraagt om uitbreiding voor beoogde transities. Voor het inpassen van de energietransitie naar niet-fossiele dragers (zoals waterstofgas) is het nodig om extra risicoruimte te scheppen op plekken waar dit verantwoord mogelijk kan worden gemaakt. Daarnaast moet efficiënt worden omgegaan met de beschikbare geluidsruimte om nieuwe onderdelen van de energie- en circulaire transitie in te passen. De absolute omvang van de milieuruimte die nodig is voor economische transitie is nog niet bekend, omdat de exacte verschijningsvormen van de energietransitie en de transitie naar een circulaire economie nog niet volledig zijn uitgekristalliseerd. Voor de haven- en industriegebieden van Westpoort en in de IJmond gaan wij hier nader op in.

Westpoort
De wens tot vergaande intensivering van het ruimtegebruik én de wens tot versnelling van energietransitie vragen om meer risicoruimte

Achterlandverbindingen NZKG



Trans-European Transport Networks (TEN-T)



Legenda
- Vervoer over zee
- Binnenvaart vervoer
- Spoorvervoer
- Wegvervoer

op plekken waar dat verantwoord is, om meer geluidsruimte aan de westkant van Westpoort en om flexibiliteit van bestaande externe veiligheidscontouren. Hiervoor is een zorgvuldige afweging noodzakelijk. Activiteiten die gepaard gaan met veiligheidsrisico's dienen zodanig gesitueerd te worden dat de risicocontouren niet over kwetsbare objecten vallen.[31] Daarnaast is de ruimte in de ondergrond (onder andere voor buisleidingen) van belang voor de inpassing van de energietransitie.

In Westpoort is het de opgave om voldoende flexibiliteit te behouden voor toekomstige ontwikkelingen die extra milieuruimte vragen, terwijl er voldoende aandacht is voor een gezonde leefomgeving in de nabijheid van Westpoort. Om beide belangen te respecteren en rust in de omgeving te creëren, is het belangrijk om een ruimtelijke verdeling te maken. Op dit moment werken provincie, gemeenten en havenbedrijf aan de actualisering van het omgevingsveiligheidsbeleid en is er sprake van een verdeling van geluidsruimte in het geluidverdeelplan Westpoort. Het westelijk deel van het Amsterdamse havengebied (rond de Afrikahaven en Amerikahaven) komt als meest geschikte gebied naar voren voor functies met grote risicocontouren, vanwege de grote afstand tot toekomstige woningbouwprogramma's. Om die inpassingen aan de westkant mogelijk te maken is een verruiming nodig van de veiligheidscontour deels over de Houtrakpolder in de gemeente Haarlemmermeer en deels over het Zaanse bedrijventerrein Hoogtij.

Ten aanzien van geluid is het van belang dat de geluidsruimte voor bedrijven in het havengebied van Westpoort geborgd blijft (conform het geluidverdeelplan). Dat betekent dat de beschikbare geluidsruimte in het havengebied wordt gebruikt voor haven- en industrie en niet voor andere functies.

Tot slot moet bij de transformatie van het havengebied ten oosten van de A10 voldoende rekening worden gehouden met de geluidsruimte (conform het geluidverdeelplan) voor bedrijven die net buiten deze transformatiegebieden liggen, op de korte termijn bijvoorbeeld voor bedrijven in de Coen- en Vlothaven en op de langere termijn voor bedrijven ten westen van de A10.

IJmond
In de IJmond is een snelle transitie van Tata Steel naar een productie via aardgas naar waterstof een cruciale stap om snel te komen tot een volgende stap in de emissiereductie. Door de bijbehorende reductie van CO_2-emissies wordt bijgedragen aan het herstellen van de balans van het ecologische plafond.
Om deze transitie snel in te zetten zijn het Rijk en Tata Steel in overleg over de maatwerkafspraken. Zodra de plannen voor de waterstofroute van Tata Steel concreet genoeg zijn, kan het bevoegd gezag onderzoeken wat er precies nodig is op het gebied van milieuruimte en of dit past. Omdat de huidige beschikbare geluidsruimte nagenoeg vol is, is het niet uitgesloten dat er op dit vlak knelpunten ontstaan. Daarnaast is het de verwachting dat binnen het terrein van Tata Steel aanpassingen nodig zijn op het gebied van externe veiligheid (risicoruimte). Als dergelijke zaken zich voordoen treden de betrokken partijen met elkaar in overleg om hier tijdig een oplossing voor te formuleren.[32]

2.4.3 Vitale havenfuncties en betrouwbare achterlandverbindingen
De ambitie om de haven- en industriegebieden drager te maken van de energie- en circulaire transitie betekent dat onze havens optimaal moeten kunnen functioneren. Het behoud van vitale havenfuncties, zoals een locatie voor het bunkeren van duurzame brandstoffen of een scheepsreparatiewerf, is van belang voor het toekomstig functioneren van het havencomplex. Om dergelijke bedrijven en vitale functies te behouden in het Noordzeekanaalgebied zijn gemeenschappelijke inspanningen van Rijk en regio nodig.

Betrouwbare achterlandverbindingen zijn cruciaal voor de ambities om de haven- en industriegebieden door te ontwikkelen als drager van de energietransitie en voor de ontwikkeling van een circulaire economie voor de Metropoolregio Amsterdam én het (internationale) achterland. Maritieme toegang en betrouwbare multimodale achterlandverbindingen blijven essentieel om de functie van onze havens als nautisch en logistiek knooppunt waar te maken.[33] De maritieme toegang is recent sterk verbeterd door de opening van de Zeesluis IJmuiden. Een daaraan verbonden opgave is het beheersen van de toevoer van zout water via het sluizencomplex naar het Noordzeekanaal.

Het behouden van betrouwbare achterlandverbindingen over de weg, het spoor, het water en in de toekomst door buisleidingen is een belangrijke randvoorwaarde voor het functioneren van haven- en industriegebieden. Het transport van de brandstoffen voor en door de energietransitie vraagt daarbij om een robuust Basisnet voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Er moet ruimte zijn om gevaarlijke stoffen te vervoeren door transport over water, weg, spoor en via buisleidingen. Dit vraagt om een zorgvuldige afstemming van ontwikkelingen in de nabijheid van transportroutes enerzijds, en de groei van gevaarlijke stoffen anderzijds.

In de planvorming voor verstedelijking moet dit worden meegenomen. Bebouwing nabij routes voor gevaarlijke stoffen, of eroverheen, kan ongewenste beperkingen met zich meebrengen. Locatiekeuzes voor activiteiten met gevaarlijke stoffen en routeringen (inclusief het Basisnet) voor gevaarlijke stoffen zijn belangrijke factoren om in samenhang én gezamenlijk met betrokken partners af te stemmen. Een robuust basisnet vraagt om actualisatie, waarbij Zuidasdok en A5 worden meegenomen en waarin ook onderzocht wordt wat de toename van vervoer van gevaarlijke stoffen betekent voor de bestaande stad.

Vanuit het Multimodaal Toekomstbeeld van de MRA wordt een Multimodaal Netwerk Goederenvervoer opgesteld. Hierin wordt de bereikbaarheid van de haven- en industriegebieden gewaarborgd en wordt ook rekening gehouden met de verkeersstromen (met gevaarlijke stoffen) die buiten het Noordzeekanaalgebied plaatsvinden. Daarbij wordt de relatie gelegd met het transport van goederen in het Knooppunt NZKG.



H3
Stedelijke omgeving

3.1 Stedelijke omgeving

De haven- en industriegebieden van het Noordzeekanaalgebied liggen in de nabijheid van de drukbevolkte stedelijke omgeving van de IJmond en delen van de gemeenten Zaanstad en Amsterdam. In de zes gemeenten uit het gebied (zie onder) wonen in totaal bijna 1,4 miljoen inwoners en staan bijna 700.000 woningen. Een groot deel van de woningen bevindt zich in Amsterdam en de Haarlemmermeer en valt niet direct in de invloedsfeer van de haven- en industriegebieden in het Noordzeekanaalgebied. Maar honderdduizenden inwoners in het gebied wonen in de directe nabijheid, op hooguit enkele kilometers afstand, van onze havens en industrie.

Gemeente	Huidig aantal woningen (CBS eindstand 2022)	Aantal inwoners (CBS eind 2022)
Beverwijk	19.906	42.711
Heemskerk	17.882	39.431
Velsen	31.823	68.790
Haarlemmermeer	66.659	162.300
Amsterdam	474.866	918.117
Zaanstad	70.210	159.618
Totaal	**681.346**	**1.390.967**

In oudere havengebieden langs de Zaan zijn woonbuurten sterk verweven met de industrie. Fabriekspanden met erfgoedwaarde dragen bij aan de identiteit van de leefomgeving. De ontwikkeling en groei van de IJmond komt grotendeels voort uit de bouw van het Noordzeekanaal en de groei van haven- en industriële activiteiten daarna.

Door de jaren heen groeiden steden in de richting van de haven- en industriegebieden en zijn de Amsterdamse havens verplaatst naar de westkant van Amsterdam. De nabijheid tussen industrie en stedelijke omgeving vraagt om wederzijdse afstemming om zowel de leefbaarheid als economisch functioneren te waarborgen.

3.2 Opgaven

De kwaliteit van de stedelijk omgeving van het Noordzeekanaalgebied staat onder druk. Ook in deze regio is er een grote schaarste aan woningen. Eén van de opgaven is om in een korte periode veel nieuwe woningen te bouwen. Ook de kwaliteit van de leefomgeving staat onder druk en er is een opgave om bestaande wijken voor te bereiden op klimaatverandering. Er zijn wijken waar de achterblijvende sociale en fysieke kwaliteit verbeterd moet worden en in andere wijken is voor de verbetering van de gezondheid van de inwoners een verbetering van de lucht- en waterkwaliteit nodig. Wij willen de komende jaren vooruitgang boeken voor deze drie opgaven in de stedelijke omgeving van het Noordzeekanaalgebied.

3.2.1 Woningbouw

Om het woningtekort terug te dringen tot een gezonder evenwicht, wordt met het Programma Woningbouw nationaal ingezet op de realisatie van 900.000 woningen tot en met 2030. In het Verstedelijkingsconcept MRA hebben Rijk en regio de woningbouwopgave gezamenlijk uitgewerkt als onderdeel van de integrale verstedelijkingsopgave. Inzet van dit Verstedelijkingsconcept is het bouwen van 175.000 woningen in de MRA in de periode 2020 tot en met 2029, met aandacht voor de sociaal-maatschappelijke en economische ontwikkeling in de kernen van de MRA en voor duurzame, toekomstbestendige steden en samenlevingen. Het gaat niet alleen om het bouwen van woningen, maar ook om de kwaliteit daarvan en om het versterken van de samenleving, rekening houdend met opgaven op het gebied van klimaat, werkgelegenheid, kansengelijkheid, bereikbaarheid, energieinfrastructuur, natuurinclusiviteit en voorzieningen. Kwantitatief is de woningbouwopgave in het Noordzeekanaalgebied, conform de Woondeal MRA (maart 2023), als volgt verdeeld over de gemeenten:

Gemeente	Totale bouwopgave tot 2030 (provinciaal bod)[34]
Beverwijk	2.800
Heemskerk	950
Velsen	3.000
Haarlemmermeer	13.400
Amsterdam	67.500
Zaanstad	9.000
Totaal	**93.850**

Om de genoemde woningbouwopgave tijdig, tot en met 2030, te kunnen realiseren dient er een aantal knelpunten te worden opgelost en moeten de juiste randvoorwaarden worden gecreëerd, zoals: stikstof, geluid, energie-infrastructuur, betaalbaarheid, mobiliteit, toekomstbestendigheid (inclusief klimaat(adaptatie), water, bodem en duurzaamheid) en uitvoeringscapaciteit. De randvoorwaarden van deze Woondeal zijn onderdeel van de bestuurlijke woningbouwafspraken tussen Rijk en provincies.

3.2.2 Kwaliteit van de Leefomgeving

De woningbouwopgave is niet alleen maar kwantitatief. Er ligt ook een opgave om de kwaliteit van de leefomgeving te verbeteren. Het RIVM-onderzoek 'Blik op leefomgeving en gezondheid Verstedelijkingsstrategie MRA' (2021)[35] toont grote verschillen aan in leefbaarheid binnen de Metropoolregio Amsterdam. Het onderzoek signaleert dat in sommige wijken een ongezonde omgeving, sociaaleconomische kansenongelijkheid en een relatief kwetsbare bevolking samenkomen. In de IJmond, Zaanstad en Amsterdam geldt dit met name in buurten uit de wederopbouwperiode na de Tweede Wereldoorlog. Er zijn toen in een korte periode veel kleine woningen gebouwd van relatief slechte kwaliteit, met weinig aandacht voor de inrichting van de openbare ruimte. Deze wijken zijn verouderd en vragen om verbetering en verduurzaming. De inwoners van deze wijken zijn relatief kwetsbaar, zowel in sociaaleconomische positie als gezondheid. In deze wijken is sprake van stapeling van sociaal-maatschappelijke achterstanden, een lage kwaliteit van de leefomgeving en een gebrek aan economische functies en kansen.

De wijken in het Noordzeekanaalgebied waar deze problemen spelen worden zichtbaar op de kaart van de Leefbaarometer[36] van het ministerie van Binnenlandse Zaken. Deze kaart toont in geel en oranje dat met name in de naoorlogse wijken de leefbaarheid onder druk staat, zoals in Geuzenveld-Slotermeer (Amsterdam Nieuw-West), Poelenburg (Zaandam Oost), en in de naoorlogse wijken in de IJmond. Deze wijken scoren gemiddeld lager op indicatoren als kwaliteit van de woonvoorraad, nabijheid van voorzieningen, sociale samenhang en overlast en onveiligheid.

Indicator fysieke leefomgeving NZKG



Stedelijke vernieuwing en verdichting kan werken als een katalysator voor een integrale verbetering en verduurzaming van de bestaande woonomgeving, waarbij wijken ook voorbereid worden op klimaatverandering. Zo'n aanpak combineert renovatie en verduurzaming van woningen met verdichting (toevoegen van meer woningen op hetzelfde grondoppervlak) en een verruiming van het aanbod aan voorzieningen. Afgeschreven delen van de woningvoorraad worden vervangen voor nieuwbouw. Hierdoor ontstaan wijken met aantrekkelijke en toekomstbestendige openbare ruimte en met goede verbindingen naar het omliggende landschap, al naar gelang de kansen en behoeften in de wijk.

Verduurzaming van de woningvoorraad in combinatie met verdichting resulteert in een kwaliteitsimpuls in wijken, meer diversiteit en meer economisch draagvlak, waardoor voorzieningen terug kunnen komen in wijken. Door investeringen in de fysieke leefomgeving van wijken te combineren met een sociale aanpak (op het gebied van werk en onderwijs) ontstaan economische kansen en perspectief. De nabijheid van havens en industrie slaat om in een voordeel als industriële restwarmte wordt benut om de woningen te verwarmen. Met de energietransitie en de omslag naar een circulaire industrie ontstaan nieuwe warmtebronnen die voor dit doel benut kunnen worden.

De grote ambitie om door middel van herstructurering/stedelijke vernieuwing de fysieke en sociale kwaliteit van de leefomgeving in wijken te verbeteren vraagt om samenwerking tussen verschillende overheidslagen. In het Nationaal Programma Leefbaarheid en Veiligheid is aangekondigd dat er naast afspraken over woningbouw, ook afspraken over herstructurering worden gemaakt.

Inzetten op stedelijke vernieuwing van bestaande wijken is als ontwikkelrichting al ingeslagen in het Verstedelijkingsconcept van de Metropoolregio Amsterdam (2021). Maar deze richting is tot nu toe niet in alle gebieden doorgevoerd. Inzetten op stedelijke vernieuwing om de kwaliteit van bestaande wijken te verbeteren kan namelijk alleen als deze integraal en in samenhang wordt opgepakt. Dat vraagt inzet van Rijk en regio, omdat hiervoor ook investeringen nodig zijn in mobiliteit, groei van voorzieningen, verbindingen naar het groen, en aantrekkelijke recreatiegebieden voor een groeiende bevolking eromheen.

3.2.3 Gezondere leefomgeving

Het RIVM-onderzoek 'Blik op leefomgeving en gezondheid Verstedelijkingsstrategie MRA' (2021)[37] agendeert ook dat de milieudruk hoog is in delen van het Noordzeekanaalgebied. De milieudruk is hoog door (de combinatie van) externe veiligheidsrisico's, luchtverontreiniging en geur- en geluidshinder, die afkomstig zijn van industrie, vliegverkeer en wegverkeer. Dat brengt gezondheidsrisico's met zich mee. Hierin specifiek is de situatie in de IJmond waar de luchtkwaliteit onder druk staat.[38]

Er wordt sterk ingezet op een gezondere leefomgeving in het Noordzeekanaalgebied. Verschillende soorten emissies in delen van het gebied (zeer zorgwekkende stoffen, geluid, geur, stikstofoxiden (NOx), fijnstof) en verontreinigd oppervlaktewater vragen een snelle en adequate aanpak van Rijk en regio, zodat de leefomgeving in gebieden die onder druk staan gezonder en beter wordt.

3.3 Ambitie

Voor de stedelijke omgeving in het Noordzeekanaalgebied staan wij voor de opgave om niet alleen meer woningen te bouwen, maar ook in wijken die nu op achterstand staan op het gebied van gezondheid en/of de kwaliteit van de leefomgeving te verbeteren. Onze gezamenlijke richting hierin is helder:

'Onze ambitie in het Noordzeekanaalgebied is een gezondere en veilige leefomgeving.'

3.4 Wat is nodig voor deze ambitie?

Veel partijen in het Noordzeekanaalgebied dragen al bij aan deze gemeenschappelijke ambitie van een gezondere en veilige leefomgeving. Zo werken Rijk en regio samen op basis van het Schone Lucht Akkoord (SLA) en werken partijen in de IJmond samen met Tata Steel om via het Programma Tata Steel 2020-2050 snel te komen tot verbeteringen. Samenwerking tussen bedrijfsleven en overheden kan bijdragen om schonere technieken snel toe te passen, waardoor de leefomgeving verbetert.

De omgevingsdiensten werken aan het optimaal benutten van het VTH-instrumentarium (Vergunningverlening, Toezicht en Handhaving) onder de huidige wetgeving. Daarnaast zijn zij in gesprek met het Rijk over verbeteringen in de wet- en regelgeving en normstellingen ten behoeve van een gezondere leefomgeving.

Naast deze inspanningen is meer nodig voor het realiseren van een gezondere en veilige leefomgeving in het Noordzeekanaalgebied:

- om bewoners in de toekomst beter te beschermen is een beter wettelijk instrumentarium nodig (3.4.1);
- het bevorderen van de gezondheid en de leefkwaliteit vraagt om een integrale aanpak en gebiedsontwikkeling gericht op leefbare steden met recreatieve uitloopgebieden in de nabijheid (3.4.2).

3.4.1 Verbetering van het instrumentarium voor gezonde leefomgeving

In een dichtbevolkt land als Nederland, en in het Noordzeekanaalgebied in het bijzonder, is het een gegeven dat industrie zich in de nabijheid van dorpen en steden bevindt. Dit brengt een extra verantwoordelijkheid met zich mee voor zowel bedrijven als de overheid. Zij dienen ervoor te zorgen dat omwonenden worden beschermd tegen de (lange termijn) gezondheidsrisico's van emissies van industrie en andere bronnen. Omwonenden moeten op deze bescherming kunnen vertrouwen. De Onderzoeksraad voor Veiligheid heeft geconstateerd dat het stelsel om omwonenden te beschermen onvoldoende is. De Onderzoeksraad geeft aan *'dat het niet vanzelfsprekend is dat de gezondheid van omwonenden voldoende wordt beschermd gezien de wijze waarop het stelsel in de praktijk vorm krijgt'*.[39] Aanvullend constateert de Onderzoeksraad voor Nederland in zijn geheel: *'Op dit moment voldoet de luchtkwaliteit in Nederland op de meeste plaatsen niet aan de advieswaarden (van de World Health Organization (WHO). De blootstelling aan die stoffen komt echter niet alleen door de industrie; om te voldoen aan de WHO-advieswaarden zal de emissie van schadelijke stoffen bij verschillende bronnen omlaag moeten'*.[40]

De huidige normstelling en regelgeving op Europees- en rijksniveau is onvoldoende voor complexe hoog blootgestelde gebieden, zoals bijvoorbeeld die in IJmond waar diverse emissiebronnen met uitstoot van (vele) verschillende stoffen samenkomen. In de normstelling wordt nu geen rekening gehouden met deze cumulatie-effecten. Werken aan een gezondere leefomgeving betekent dat wetten, normen en onze instrumenten daarop wel zijn toegerust. Hiertoe moet wet- en regelgeving worden verbeterd, met gezondheidskundige normen als uitgangpunt en waarbij rekening wordt gehouden met cumulatie van stoffen. Het Rijk wordt gevraagd hieraan bij te dragen door te kijken naar Europese en nationale regelgeving. Een gelijk Europees speelveld is hierbij belangrijk.

3.4.2 Werken aan leefbare wijken en steden

Voor het realiseren van leefbare wijken en steden is er meer nodig dan alleen woningen bouwen. Het vraagt om integrale gebiedsontwikkeling, waarbij de bouw van woningen gecombineerd wordt met samenhangende investeringen voor groen in wijken, warmtenetten, nabijheid van voorzieningen en goede mobiliteitsverbindingen naar knooppunten en recreatieve gebieden. De Metropoolregio werkt conform haar Verstedelijkingconcept in de NOVEX-aanpak MRA aan haar ambitie om complete, aantrekkelijke woonmilieus te creëren met kwalitatief hoogwaardige groene uitloopgebieden in de nabijheid. Hierbij kan worden aangesloten bij de integrale gebiedsgerichte aanpak in het kader van het Nationaal Programma Leefbaarheid en Veiligheid. De stedelijke focusgebieden Amsterdam Nieuw-West en Zaanstad Oost maken hiervan deel uit.

De IJmond volgt nog niet een dergelijke integrale aanpak in de stedelijke vernieuwing. Dat is een groot gemis, omdat juist in de IJmond meerdere opgaven samenkomen die om een integrale aanpak vragen, gericht op het verbeteren van de leefbaarheid en het bouwen van woningen. De benodigde randvoorwaarden komen nu onvoldoende in beeld en op de agenda van Rijk en regio. Deze randvoorwaarden moeten vanuit een groter schaalniveau worden onderzocht en geagendeerd (zie paragraaf 5.2.3).

Om de ambitie van een gezondere en leefbare omgeving in de IJmond waar te maken, is een gezamenlijke integrale aanpak nodig die het volgende in kaart brengt en agendeert:

- Wat is er nodig voor een gezonde leefomgeving op het gebied van mobiliteit? Welke maatregelen zijn hierin wenselijk om de gezondheid van de leefomgeving te bevorderen? Voorbeeld: de snelweg A22 vormt een emissiebron in Beverwijk.
- Welke bovenplanse investeringen zijn nodig voor woningbouw en stedelijke vernieuwing?[41] Waarbij gekeken wordt naar OV-frequenties van trein en bus, maar ook naar de huidige bottlenecks vanaf snelwegen zoals de A208.
- Waar is bij woningbouw en stedelijke vernieuwing behoefte aan verbetering van langzaam-verkeersverbindingen (fiets en lopen) naar werk en voorzieningen en naar het recreatieve groen en omliggend landschap?
- Is er voldoende netwerkcapaciteit voor elektriciteit en warmte?
- En waar in de omgeving is behoefte aan investeringen in aanleg en beheer van meer recreatief groen en versterking van identiteitsbepalende historische cultuurlandschappen?

De situatie rond gezondheid en leefbaarheid in de IJmond vraagt om een gezamenlijke uitwerking van IJmondgemeenten, provincie en Rijk, van wat in de fysieke leefomgeving nodig is om de gezondheid te verbeteren, de kwaliteit van de stedelijke en landelijke omgeving te vergroten, én meer woningen te bouwen. Een bijbehorende dialoog met de omgeving kan hierbij kansrijk zijn.

3.4.3 Verduurzaming van industrie / Tata Steel

De inspanningen voor het realiseren van de energietransitie naar groene brandstoffen en de snelle verduurzaming van de industrie in het Noordzeekanaalgebied brengen de ambitie voor een gezondere leefomgeving dichterbij, omdat verbranding van groene (niet-fossiele) brandstoffen schoner voor de omgeving is. Rijk en regio werken samen om via het Programma Tata Steel 2020-2050 snel te komen tot verbetering.

Snelle transitie Tata Steel

Tata Steel werkt via de Roadmap Plus aan een groot pakket van milieu- en omgevingsmaatregelen. Dit maatregelenpakket van 300 miljoen euro moet uiterlijk in 2025 zijn opgeleverd. Afgelopen jaren zijn reeds grote projecten uit deze Roadmap Plus opgeleverd, zoals de investering in de koudbandwals voor een reductie van Polycyclische Aromatische Koolwaterstoffen (PAKs), en de hal tegen grafietuitstoot. Momenteel wordt gewerkt aan een zogenaamde ontstoffings- en DeNoX installatie (150 miljoen euro) op de pelletfabriek, die emissies van zware metalen zoals lood fors gaat reduceren. In 2025 moet deze installatie ook de uitstoot van stikstofoxiden op het hele terrein met ongeveer een derde gaan reduceren. Verder is momenteel de bouw van een groot windscherm van 18 meter hoog en 1,5 km lang in voorbereiding om zo de verwaaiing van kolen en ertsen verder tegen te gaan, bovenop de bestaande maatregelen zoals besproeiing.

In deze Roadmap Plus werkt Tata Steel Nederland op korte termijn aan verbetering van de leefomgeving, zoals afname van de geurbelasting, reductie van neerslag van stof en vermindering van de uitstoot van fijnstof, zware metalen en stikstofoxiden. Daarnaast is TSN in het kader van het Nationaal Programma Verduurzaming Industrie in gesprek over reductie van de CO_2, stikstofoxide en verdere verbetering van de leefomgeving (de zogenaamde maatwerkafspraken). Deze transitie van Tata Steel richting de reductie van ijzererts met aardgas en later met waterstof is een cruciale stap voor de verduurzaming van Nederland en ontlast de omgeving. Bedrijf en overheid willen hierin dezelfde kant op. Dit vraagt om gemeenschappelijke afspraken om deze ontwikkeling snel in te zetten en in de tijd door te voeren.



H4
Landschap en watersysteem

Een goed functioneren van het Noordzeekanaalgebied valt en staat met een goed functionerend toekomstbestendig watersysteem. Daarnaast moeten het hele gebied en alle gebruiksfuncties zich voorbereiden op klimaatverandering. De structurerende keuzes in de beleidsbrief 'Water en bodem sturend' van het Rijk[42] zijn hierop gericht en deze vormen ook het uitgangspunt voor het Noordzeekanaalgebied. Tegelijk is voor het landelijke gebied een transitie nodig, gericht op klimaatbestendigheid, een sterk water- en bodemsysteem, biodiversiteit en sociaaleconomische vitaliteit.

4.1 Landschap en watersysteem

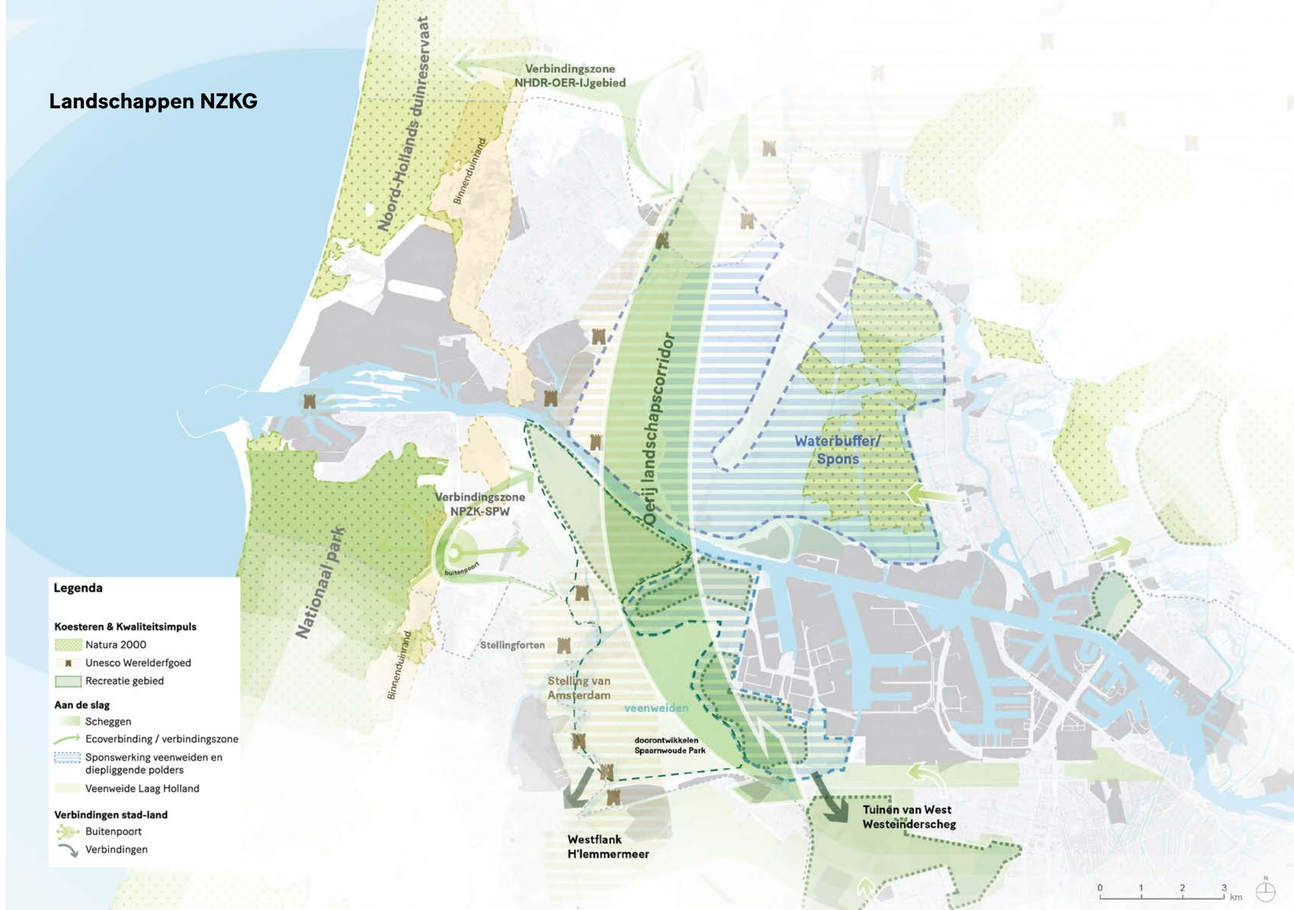
Het oorspronkelijke landschap in het Noordzeekanaalgebied is gevormd door natuurlijke processen, waarbij water, wind en bodemvormende processen een rol speelden. Vanaf de Middeleeuwen heeft de mens een steeds grotere stempel gedrukt op de vorming van het landschap en creëerden ze de typerende cultuurlandschappen. Achter de kustlijn met haar duinen en zandige binnenduinrand en haar lange bewoningsgeschiedenis ligt een laaggelegen land van klei en veen. Om de grond productief te maken moest het waterpeil in dit lage land worden beheerst en is het landschap deels opgedeeld in polders. Hier liggen vruchtbare landbouwgronden en grazige weiden.

Met de aanleg van het Noordzeekanaal in 1870, en de inpoldering van de IJpolders, verdween het getijdenlandschap van het Oer-IJ, dat in open verbinding stond met de zee. Er ontstond een nieuwe, rechte oost-westlijn in het landschap. Enerzijds een drager van economische activiteiten, anderzijds een doorsnijding van historische structuren. Sindsdien voltrok zich een proces van industrialisatie en verstedelijking langs het kanaal.

Nieuwe infrastructuurlijnen dienden zich aan. Het westelijke polderlandschap kreeg een militaire functie met de aanleg van de Stelling van Amsterdam. Vanaf medio twintigste eeuw nam de fragmentatie in dit landschap toe. Delen van het landschap werden geoptimaliseerd voor de agrarische productie of voor recreatiedoeleinden. Natuur werd beschermd in een Nationaal Park in de duinstrook en andere natuurgebieden, maar stond en staat onder toenemende druk van verstedelijking, recreatie en agrarische optimalisatie.[43]

De huidige landschappen in het Noordzeekanaalgebied maken deel uit van een regionaal groenblauw netwerk van de Metropoolregio Amsterdam en zijn rijk aan archeologisch en cultureel erfgoed. Het landschap van het voormalige Oer-IJ verbindt de veenpolders en droogmakerijen aan weerszijden van het kanaal. Het overlapt deels met de Stelling van Amsterdam (onderdeel van het Unesco-werelderfgoed Hollandse Waterlinies), die zich met haar verdedigingswerken in het open landschap manifesteert als een groene ring rond de hoofdstad. Direct in en om het Noordzeekanaalgebied kent het landschap een aantal bijzondere kwaliteiten, zoals het recreatiegebied Spaarnwoude en het typisch Hollandse veenweidelandschap van Westzaan en Haarlemmerliede. In het westen bevinden zich het duinlandschap, de binnenduinrand en de landgoederenzone van Noord- en Zuid-Kennemerland, met hun natuurlijke en cultuurhistorische rijkdom en hun functie voor de drinkwaterproductie en recreatie.[44]

Ook het water in het Noordzeekanaalgebied maakt deel uit van een groter systeem, namelijk dat van het Amsterdam-Rijnkanaal en Noordhollandsch Kanaal. Dit watersysteem is weer verbonden met en afhankelijk van omliggende watersystemen, zoals de regionale watersystemen, het IJsselmeergebied en het rivierengebied.



Al die watersystemen zijn met elkaar verbonden. Het Amsterdam-Rijnkanaal en het Noordzeekanaal vormen de blauwe levensader voor een gebied waar 4 miljoen mensen leven en dat deel uitmaakt van het economische hart van Nederland. We benaderen de vraagstukken in het Noordzeekanaalgebied vanuit dit brede perspectief. Daarom maakt dit hele gebied als deelregio Centraal-Holland onderdeel uit van het Deltaprogramma.

Dit watersysteem faciliteerde tot nu toe steeds het grondgebruik met een complex en nauw luisterend systeem van polders, sloten, riviertjes en kanalen, met elkaar verbonden door stuwen, sluizen en gemalen. Dit vroeg steeds verdergaande technische ingrepen in het systeem om alle verschillende gebruikers van voldoende zoetwater en drinkwater te voorzien en de waterpeilen af te stemmen op het grondgebruik. Aanpassingen aan het watersysteem maakten tal van functies mogelijk, voor haven en industrie, stad en landschap. Tegelijkertijd werd de ruimte voor het watersysteem steeds verder ingeperkt. Nu, in de 21e eeuw, zit het watersysteem aan zijn grenzen en is het niet langer in staat om alle functies te bedienen. Dit in combinatie met klimaatverandering maakt aanpassingen noodzakelijk, zowel van het watersysteem zelf, als van de druk op het systeem van verschillende gebruikers.

4.2 Opgaven

4.2.1 Opgaven voor een toekomstbestendig watersysteem

De klimaatverandering heeft grote impact op stad en land. In het laaggelegen Nederland manifesteren de effecten zich vooral via het watersysteem. Dat geldt in het bijzonder in de delta van de grote rivieren, waar het Noordzeekanaalgebied deel van uitmaakt.

Er komt veel op het watersysteem af:

- de zeespiegel stijgt, met risico's op verzilting, overstroming en minder mogelijkheden om overtollig water kwijt te raken;
- er is vaker te weinig water, met risico's op droogte, zoetwatertekort en verzilting;
- er is vaker te veel water, met risico's op wateroverlast door hevige buien en overstromingen door dijkdoorbraken;
- de waterkwaliteit voldoet niet aan de normen van de Kaderrichtlijn Water (KRW) door vervuiling. Dat leidt tot risico's voor de gezondheid en de natuurkwaliteit, en kan leiden tot ongewenste beperkingen aan toekomstige ontwikkelingen in het gebied.

Deze vier effecten van de klimaatverandering en de daaraan verbonden risico's maken het watersysteem en de daarmee samenhangende gebruiksfuncties zeer kwetsbaar. Een extra kwetsbaarheid is de afhankelijkheid van één afvoerpunt: het spui- en maalcomplex IJmuiden. Veel ruimtelijke ontwikkelingen en ambities die afgelopen decennia in het gebied hebben plaatsgevonden en nog in de planning staan, hebben de druk op het watersysteem verhoogd en de kwetsbaarheid vergroot. Dat is nadelig voor alle functies, bedrijven en inwoners van het gebied.

Het watersysteem kan niet meer alle functies faciliteren die er gebruik van maken. Een toekomstbestendig watersysteem vereist dat water en bodem sturend zijn bij alle ruimtelijke opgaven.[45]
Een toekomstbestendige regio vraagt om een aanpak van de volgende vijf opgaven:

1. anticiperen op de zeespiegelstijging,
2. anticiperen op verzilting,
3. keuzes maken in zoetwaterbeschikbaarheid,
4. verbeteren van de waterkwaliteit,
5. beperken van overstromingsrisico's en wateroverlast.

1. Anticiperen op zeespiegelstijging
Nederland heeft te maken met een versnelde stijging van de zeespiegel, veroorzaakt door de opwarming van de aarde. Die versnelde stijging zal zeker nog vele tientallen jaren blijven voortduren, maar het is nog onzeker met welk tempo. Het verschil tussen de ligging van het land en het zeeniveau neemt sneller toe dan door de zeespiegelstijging alleen, doordat in grote delen van Nederland, ook in het Noordzeekanaalgebied, de bodem daalt.

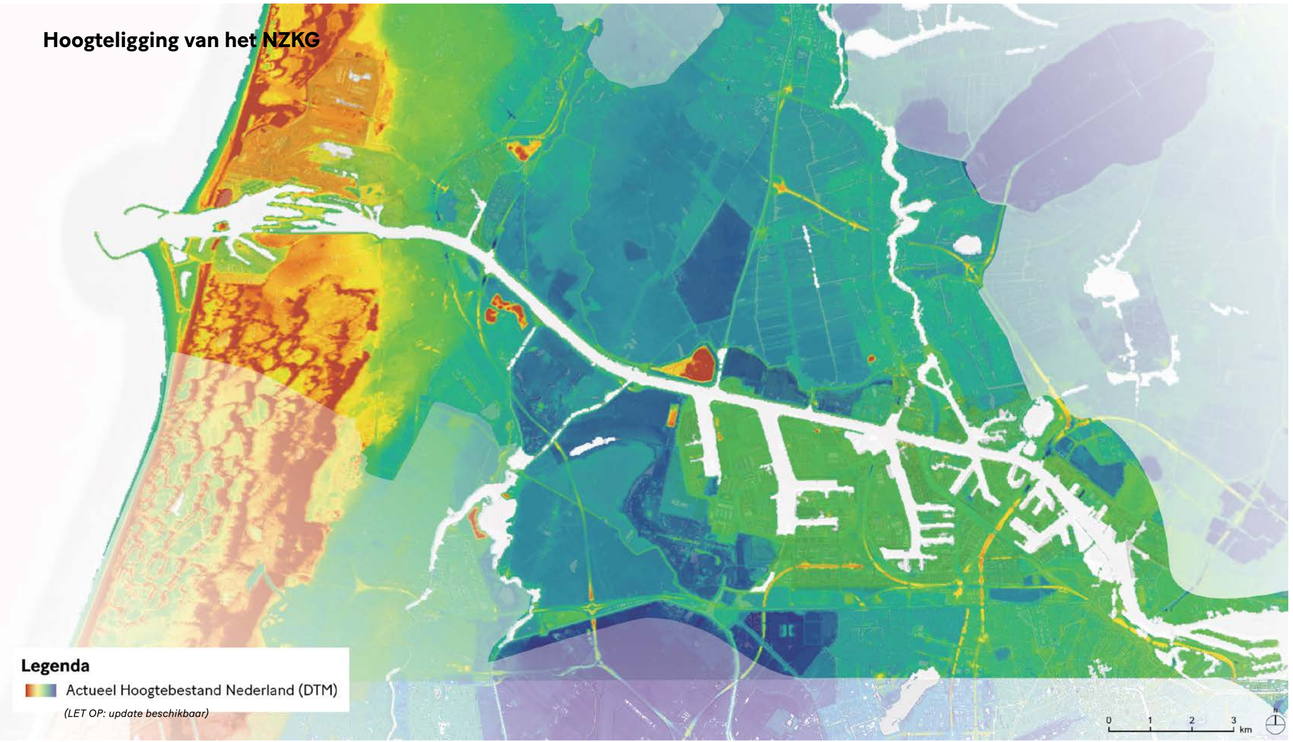
De zeespiegelstijging werkt op verschillende manieren door in het watersysteem en het ruimtegebruik van het Noordzeekanaalgebied. Zo wordt het steeds moeilijker om water vanuit het Noordzeekanaal te spuien naar zee. Als het peil van het zeewater eenmaal hoger is dan het peil van het Noordzeekanaal is spuien bijna niet meer mogelijk. Dan kan het water uit het kanaal alleen nog naar zee worden gepompt. Dit is naar verwachting rond 2050 het geval. Om afwatering van het gebied te garanderen is extra maalcapaciteit nodig, bijvoorbeeld bij het complex in IJmuiden, maar om niet afhankelijk te zijn van één pompcomplex idealiter ook op andere locaties. Dit vraagt om afwegingen op een hoger schaalniveau dan dat van het Noordzeekanaalgebied.

Voor investeringen met een lange looptijd (en dat zijn de meeste ruimtelijke investeringen) is het belangrijk om nu al te anticiperen op de zeespiegelstijging en de gevolgen daarvan. We willen voorkomen dat we oplossingsrichtingen voor de toekomst onmogelijk maken en problemen afwentelen op de toekomst. Dat vraagt om scherpe locatiekeuzes, het reserveren van voldoende ruimte voor de versterkingsopgave van de primaire en regionale waterkeringen, het vrijhouden van gebieden voor waterberging en robuuste klimaatbestendige ontwikkelingen.

2. Anticiperen op verzilting
Een van de effecten van de zeespiegelstijging is een toename van de verzilting. Via de sluizen bij IJmuiden stroomt zout zeewater in het Noordzeekanaal. Om de toegenomen zoutvracht door de komst van de nieuwe Zeesluis IJmuiden te mitigeren, wordt er bij de sluis een selectieve onttrekking (oftewel zoutdam) gebouwd. Door de zeespiegelstijging neemt de tegendruk van zoetwater uit de rivieren af, zeker in perioden van droogte die in de toekomst frequenter zullen optreden. Het risico ontstaat dat verzilt water doordringt naar het Amsterdam-Rijnkanaal, met gevolgen voor de natuur, landbouw en drinkwaterwinning, omdat die afhankelijk zijn van zoetwater uit het Amsterdam-Rijnkanaal.

Het geldende landelijke beleid is de 'verdringingsreeks', die in tijden van (extreme) droogte prioriteiten stelt. In dergelijke periodes wordt scheepvaart als een van eerste functies 'afgesloten' van zoetwateraanvoer. Dit betekent dat er schutbeperkingen gaan gelden voor de Zeesluis IJmuiden. Gezien de gevolgen voor het economische functioneren van onze havengebieden vraagt deze problematiek van toenemende verzilting een uitwerking en agendering op een hoger schaalniveau dan het Noordzeekanaalgebied.

3. Keuzes maken in zoetwaterbeschikbaarheid
Zoetwater is nodig voor de landbouw, de drinkwaterproductie en als koel- en proceswater in de industrie. Door de frequentere perioden van droogte en de nog steeds stijgende vraag naar zoetwater, is niet langer vanzelfsprekend dat er voor al deze doeleinden zonder meer voldoende water beschikbaar is. Drinkwaterbedrijven trekken nu al aan de bel en geven aan dat niet bij alle ontwikkelingen extra drinkwatervoorziening gegarandeerd kan worden. In de beleidsbrief 'Water en bodem sturend' zet het Rijk in op een vermindering van het drinkwatergebruik van 20% bij zowel huishoudens als bedrijven.



Reductie van zoetwatergebruik wordt een opgave voor het hele Noordzeekanaalgebied, mede door verwachte komst van nieuwe watervragende industriële processen, zoals de productie van waterstof. Om afnemers een prikkel te geven om in de toekomst zoetwatergebruik te reduceren is het belangrijk om gebruik te meten en om marktprikkels voor reductie te ontwikkelen. Reductie kan deels worden beperkt door meer zoetwater te bergen, en zo beschikbaar te houden om tijdelijke tekorten op te kunnen vangen. Daarnaast wordt binnen Westpoort door Waternet gekeken naar het inrichten van een separaat watersysteem voor industriewater.

4. Verbeteren van de waterkwaliteit
De waterkwaliteit wordt in Nederland een steeds nijpendere opgave. Bij alle ambities in het Noordzeekanaalgebied moeten ook de waterkwaliteitsdoelstellingen uit de Kaderrichtlijn Water (een Europese wetgevingslijn) gehaald worden. Nieuwe ontwikkelingen mogen geen verslechtering van de waterkwaliteit met zich meebrengen.

Speciale aandacht is daarbij nodig voor lozingen van koel- en afvalwater op het oppervlaktewater. Voor koelwaterlozingen is de ontvangstcapaciteit van het watersysteem in droge en warme periodes zeer beperkt. Het is niet langer gegarandeerd dat bedrijven hun koelwater altijd kwijt kunnen op het oppervlaktewater. De hoge temperaturen van deze lozingen zorgen voor extra problemen voor de ecologische kwaliteit van het ontvangende water. Afvalwaterlozingen zijn vooral afkomstig van de rioolwaterzuiveringsinstallaties (RWZI's) en de industrie. Hierdoor komen (mogelijk schadelijke) stoffen in het oppervlaktewater terecht. Zeker in periodes van watertekort, als de verontreiniging in het water minder wordt verdund, kunnen normen worden overschreden en beperkingen worden opgelegd.

5. Beperken van overstromingsrisico's en wateroverlast
Door zeespiegelstijging en extremer weer (analoog aan de clusterbuien in Limburg in 2021) zullen de overstromingsrisico's toenemen en wordt ook de kans op wateroverlast groter. Dat betekent dat locatiekeuzes essentieel worden voor een toekomstbestendige regio. Waar bouw je en op welke manier, en waar juist niet? Met een inzet op gevolgbeperking van overstromingen, voorkomen we dat we nu de kwetsbare gebieden van de toekomst ontwikkelen. Daarbij is speciale aandacht nodig voor de locaties van vitale en kwetsbare functies (bijvoorbeeld voor de energietransitie) en de manier waarop die worden ontwikkeld. Het is daarbij belangrijk om ook herstelmogelijkheden en de snelheid daarvan mee te nemen in de afweging, om bij een eventuele overstroming de duur van de maatschappelijke ontwrichting zo kort mogelijk te houden. Ook is bijzondere aandacht nodig voor de locaties waar kwetsbare, niet-zelfredzame groepen worden gehuisvest, en voor evacuatiemogelijkheden in het geval van een overstroming: 'horizontaal' om het gebied snel te kunnen verlaten of 'verticaal' om snel het dak of een veilige verdieping van het gebouw te kunnen bereiken.

4.2.2 Opgaven voor het landschap
Het landschap is dynamisch. Door de jaren heen heeft het landschap in het Noordzeekanaalgebied meebewogen met veranderende maatschappelijke behoeften. De komende decennia zal dat niet anders zijn. De maatschappelijke behoeften van nu hangen samen met de opgaven voor het watersysteem, hierboven beschreven, en de opgaven voor de haven- en industriegebieden en de stedelijke gebieden die omschreven zijn in de voorgaande hoofdstukken:
1. vergroten van het waterbergend vermogen,
2. herstellen van de biodiversiteit,
3. versterken van het groenblauwe raamwerk.

Deze opgaven moeten in samenhang worden benaderd en leiden samen tot een transitie-opgave voor het landelijk gebied. Deze transitie vraagt om ontwikkeling van nieuwe perspectieven voor de landbouw en oog voor de consequenties voor het landschappelijke en archeologische erfgoed.

1. Vergroten van het waterbergend vermogen
In het verlengde van de opgaven voor het watersysteem, heeft het landschap een belangrijke rol in het opslaan van water. Dat heeft twee kanten. Ten eerste kan bij hevige regenval niet al het water in één keer worden afgevoerd naar het Noordzeekanaal en verder naar zee. Ten tweede is waterberging noodzakelijk om schoon zoetwater beschikbaar te houden voor later gebruik, bijvoorbeeld bij langdurige droogte. In het algemeen geldt de voorkeursvolgorde vasthouden, hergebruiken, bergen en dan pas afvoeren.

De voorkeur voor het vasthouden van water kan invulling krijgen door een vitale bodem te bewerkstelligen die als een spons het water opneemt. In veengebieden gaat een betere sponswerking samen met de ambitie om de bodemdaling tegen te gaan, met de daaraan verbonden reductie van CO_2-uitstoot. Daarnaast is in de toekomst ruimte nodig voor waterberging in het landschap. Eerste schattingen gaan uit van een minimum van 10 miljoen m^3 rond het Amsterdam-Rijnkanaal en het Noordzeekanaal. Dat staat gelijk aan 1000 hectare (ongeveer 1500 voetbalvelden) met een waterdiepte van één meter. Maar waarschijnlijk is er nog meer berging nodig op alle schaalniveaus, zowel in de haarvaten van het systeem als in grootschaligere waterbergingslocaties.[46] Zo kan worden verkend of er een tussenboezem-systeem kan worden geïntroduceerd om meer ruimte voor water te bieden en tegelijk gebieden met elkaar te verbinden en een aantrekkelijk landschap te creëren.

2. Herstellen van de biodiversiteit
Herstel van biodiversiteit is overal in Nederland, dus ook in het Noordzeekanaalgebied, een urgente opgave. Zowel in de Natura 2000-gebieden, in de gebieden en verbindingszones van het Natuurnetwerk Nederland, als daarbuiten, in agrarisch en stedelijk gebied. Een belangrijke oorzaak van de achteruitgang van biodiversiteit is het verlies aan oppervlakte voor de natuur en een gebrek aan verbindingen tussen natuurgebieden. Daarom is het beschermen, behouden en versterken van een robuust natuurnetwerk van groot belang. Het gaat daarbij om het behoud van schaal en grootte van de natuurgebieden en het verbinden van de gebieden met elkaar. Ook het verminderen van externe belastende factoren, zoals de stikstofneerslag op de duinen, en het terugbrengen van een natuurlijke dynamiek, zijn onmisbaar voor een systeemherstel. In de provinciale omgevingsverordening wordt het Natuurnetwerk beschermd tegen ruimtelijke ontwikkelingen die natuurwaarden aantasten.

3. Versterken van het groenblauwe raamwerk
Naast het vergroten van het waterbergend vermogen en het herstellen van de biodiversiteit spelen meer opgaven in het landelijk gebied. Een gemeenschappelijke noemer in het versnipperde landschap van het Noordzeekanaalgebied is de behoefte aan versterking van de samenhang. Zoals hierboven beschreven, is het herstel van de biodiversiteit gebaat bij betere verbindingen tussen natuurgebieden. Voor de recreatie, een landschappelijke opgave die sterk verbonden is aan de stedelijke omgeving, geldt hetzelfde. De bevolkingsomvang groeit en daarmee ook de recreatiedruk. Dat vraagt om recreatief aantrekkelijke landschappen en routestructuren. De landschapsbeleving neemt over het algemeen toe als historische patronen en structuren nog herkenbaar zijn, of weer herkenbaar zijn gemaakt, in het landschap.

Het groenblauwe netwerk loopt door tot in stedelijk gebied. Wijken waar leefbaarheid om een aanpak vraagt, kunnen profiteren van een sterkere groenblauwe structuur als onderdeel van een gezondheidsbevorderende leefomgeving. Groen en water helpen tegelijk hittestress tegen te gaan, water vast te houden en de biodiversiteit in de stad te vergroten. Idealiter begint de groen- en waterstructuur bij de voordeur, en loopt die via groenzones in de stad naar stadsparken en via aantrekkelijke stad-landverbindingen naar het buitengebied. Een toegankelijk en aantrekkelijk uitloopgebied op korte afstand van de woning is een onlosmakelijke component van de kwaliteit van de leefomgeving. De Metropoolregio Amsterdam hanteert als maatstaf een fietstocht van een kwartier. Dat vraagt om goede, aantrekkelijke verbindingen.

De sturende rol van water en bodem in de ruimtelijke ontwikkeling levert ook een vorm van landschappelijke samenhang op. Het water- en bodemsysteem draagt die samenhang: er ontstaat weer een direct verband tussen het ruimtegebruik aan de ene kant en de bodemsoort en de hoogteligging aan de andere kant. Het concept van kringlooplandbouw, onderdeel van de Startversie van het Provinciaal Programma Landelijk Gebied van de provincie Noord-Holland (PPLG, juli 2023), sluit hierop aan. Ook de opgave om het waterbergend vermogen van het landschap te vergroten, met name in de relatief laaggelegen delen, hangt hiermee samen. Een sturende rol voor water en bodem kan verder betekenen dat natuur en landbouw zich op bepaalde plaatsen aanpassen aan verzilting van het grondwater.

Door deze opgaven met elkaar in samenhang te benaderen, versterken we het karakter van het landschap als een aaneengesloten groenblauw raamwerk.

4.3 Ambitie

Voor het Noordzeekanaalgebied is aanpassen aan klimaatverandering een urgente opgave. Het landschap gaat hierdoor veranderen. Door opgaven vanuit klimaatverandering en het watersysteem te verbinden met opgaven voor ecologisch herstel en versterken van het landschap als groenblauw raamwerk, versterken we zowel het watersysteem als het landschap.

Onze ambitie in het Noordzeekanaalgebied is:
- *om water en bodem sturend te maken voor alle ruimtelijke opgaven in het gebied,*
- *om bij alle ontwikkelingen oog te houden voor de consequenties voor het erfgoed,*
- *om de samenhang, klimaatadaptiviteit en identiteit van het landschap te versterken.*

4.4 Wat is er nodig voor deze ambitie?

4.4.1 Water en bodem sturend

De opgaven voor een toekomstbestendig watersysteem leiden tot de noodzaak om water en bodem een sturende rol te geven in de ruimtelijke ontwikkeling. Het is een voorwaarde voor een duurzaam functioneren van het Noordzeekanaalgebied als geheel, niet alleen het landschap maar ook de haven- en industriegebieden en de stedelijke omgeving. Te veel of juist te weinig water schaadt alle ruimtelijke functies en ontwikkelingen in het gebied, maar is een realistisch risico als de houding ten opzichte van het watersysteem niet verandert. Alle nieuwe ontwikkelingen in het Noordzeekanaalgebied moeten rekening houden met de beperkingen en mogelijkheden van het water- en bodemsysteem.

We sluiten hiermee aan op het beginsel 'Water en bodem sturend' in het nationale beleid, verwoord in de gelijknamige beleidsbrief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat (2022). *'Door water en bodem sturend te laten zijn in de ruimtelijke ordening, kunnen we in Nederland ook in de toekomst met een ander en grillig klimaat blijven leven, wonen en werken, in een veilige omgeving, met een gezonde bodem, voldoende en schoon water'*, stelt de minister daarin.

Tegelijk is duidelijk dat een consequente toepassing van dit beginsel ook leidt tot keuzevraagstukken op een hoger schaalniveau dan het Noordzeekanaalgebied. Zo is de hoeveelheid water in het Noordzeekanaal en de kwaliteit ervan afhankelijk van keuzes die worden gemaakt voor bovenstroomse gebieden (het hele rivierengebied tot in Zwitserland aan toe) en aangrenzende gebieden (met name het IJsselmeergebied). Ook de aanpak van de verzilting in het Noordzeekanaal vraagt om een benadering op hogere schaal.

Om water en bodem sturend te maken voor de ruimtelijke ontwikkeling, is een viersporenbenadering nodig:

1. Ruimte voor water: we moeten het waterbeheer uit de te krappe jas halen waar het nu in zit. Er is meer ruimte nodig voor het watersysteem, nu en op lange termijn.
2. Randvoorwaarden aan andere opgaven: potentiële locaties voor nieuwe ontwikkelingen of functiewijzigingen worden vooraf beoordeeld op de (on-)mogelijkheden die het water- en bodemsysteem biedt.
3. De watersector aan zet: we passen technische maatregelen in het watersysteem toe waar dat noodzakelijk is.
4. Elke ontwikkeling draagt bij aan de oplossing voor de lange termijn gericht op het herstel en ontwikkeling van een vitaal water- en bodemsysteem.

Deze vier sporen vormen bij elkaar een samenhangende aanpak. Om onze ambities waar te maken, hebben we alle vier sporen nodig.

Ruimte voor water
Onder de 'opgaven' is de voorkeursvolgorde genoemd in de omgang met water: vasthouden waar het valt, zo mogelijk hergebruiken, als dat niet lukt bergen in een daarvoor aangewezen gebied en pas als dat ook niet mogelijk is het af te voeren op het hoofdwatersysteem (via het Noordzeekanaal naar zee).
Het vasthouden en bergen leiden tot een ruimtebehoefte voor water. In het Noordzeekanaal komt daar de ruimtebehoefte op lange termijn bij om water uit het Amsterdam-Rijnkanaal en het Noordzeekanaal te kunnen bergen, op momenten dat de toevoer zo groot is dat opstuwing bij het spui- en maalcomplex van IJmuiden ontstaat.

Water vasthouden waar het valt, betekent:

- gebieden met een grote waterbergende capaciteit in de bodem daar beter voor te benutten (de zogenaamde sponswerking),
- het grondgebruik in gebieden waar de bodem daalt en in lager gelegen gebieden transformeren naar een gebruik dat een hogere grondwaterstand en een verdere verzilting van de bodem toelaat,
- in stedelijke gebieden en op bedrijventerreinen meer ruimte creëren voor infiltratie in de bodem en maatregelen te nemen om water zoveel mogelijk vast te houden op gebouwen en terreinen.

Meer water bergen betekent dat lager gelegen gebieden een rol gaan vervullen in het bufferen van water vanuit de regionale watersystemen en het hoofdwatersysteem. Gezien de voorlopig berekende behoefte op lange termijn van 10 miljoen m^3 in het gebied van het Noordzeekanaal en het Amsterdam-Rijnkanaal, moeten we er rekening mee houden dat we dergelijke bergingsgebieden nodig zullen krijgen.

De transitie naar een klimaatadaptief landschap dat een functie heeft in het vasthouden en bergen van water, vraagt om overleg en gesprek met de agrarische ondernemers die het land bewerken en beheren.

Een andere vorm van 'meer ruimte voor water' is de benodigde ruimte langs de dijken. Daar bevinden zich beschermingszones waarin geboden en verboden gelden voor bepaalde activiteiten, werkzaamheden en beheer. Deze zijn bedoeld om de dijken sterk en veilig te houden. Daarnaast is er een 'profiel van vrije ruimte' langs de dijken. Dit is een ruimtereservering om extra dijkversterkingen in de toekomst mogelijk te maken. Alle ontwikkelingen in het Noordzeekanaalgebied moeten met deze voorschriften rekening houden. De klimaatverandering vraagt om extra reserveringzones om dijken in de toekomst mogelijk verder te kunnen versterken. Bij historische dijken zijn daarnaast restricties gesteld aan nieuwe ontwikkelingen vanwege de cultuurhistorische kwaliteit.

Randvoorwaarden aan andere opgaven
Conform de structurerende keuzes uit de beleidsbrief 'Water en bodem sturend' van het kabinet zullen er randvoorwaarden gelden voor ruimtelijke ontwikkelingen. Het beleid is nog niet af, maar de richting is duidelijk. We spreken af dat nieuwe projecten in het Noordzeekanaalgebied ruimtelijk zodanig worden ingericht dat ze die richting zoveel mogelijk ondersteunen, ook als er nog geen harde juridische of beleidsmatige regels voor zijn gesteld. Dat betekent:

- wateraanvoer en -afvoer oplossen in eigen gebied;
- niet, of onder strikte voorwaarden, bouwen in kwetsbare gebieden;
- klimaatadaptief en modulair ontwerpen van woningen, voorzieningen en bedrijven;
- bij nieuwe ontwikkelingen anticiperen op overstromingen en wateroverlast;
- sturen op combinaties van ruimtevragende functies;
- voldoende goed drinkwater is niet langer vanzelfsprekend;
- beperken van het lozen van koel- en proceswater in oppervlaktewater;
- grootschalige elektrolyse op locaties waar voldoende (zoet) water beschikbaar is;
- ingevolge de Kaderrichtlijn Water mogen ontwikkelingen in en rond het kanaal er niet toe leiden dat de chemische en/of ecologische toestand van het Noordzeekanaal of andere waterlichamen in het gebied achteruitgaat.

Deze voorwaarden kunnen leiden tot de conclusie dat een locatie ongeschikt blijkt te zijn om een ontwikkeling op een toekomstbestendige en maatschappelijk acceptabele manier uit te voeren. Er moeten dus scherpe keuzes gemaakt worden in de ruimtelijke ordening. We houden daarbij de lange termijn in beeld, we ontwikkelen niet nu de problemen van de toekomst. Onder invloed van de principes in de beleidsbrief Water en Bodem Sturend van het kabinet en snel voortschrijdend inzicht, is de verwachting dat de randvoorwaarden voor water steeds nauwkeuriger geformuleerd kunnen worden.

De watersector aan zet
Technische maatregelen zijn maatregelen in het watersysteem zelf, zoals pompen, stuwen en zuiveringsinstallaties. Deze bouwen in essentie voort op het huidige systeem en zorgen, mits slim uitgevoerd, voor een aanvulling op het huidige watersysteem, zodat het robuuster en minder kwetsbaar wordt.

Technische maatregelen aan het watersysteem lijken de aangewezen weg om:
- de afvoercapaciteit van het watersysteem te vergroten richting Markermeer, Lek of Noordzee, bijvoorbeeld via extra pompen;
- de zoutindringing in het Noordzeekanaal te beperken;
- de beschikbaarheid van zoetwater te vergroten;
- overstromingsrisico's te beperken via dijk- en kustversterkingen en regionale keringen, in aanvulling op maatregelen die meer ruimte geven aan het water.

Werken aan een robuust en vitaal water- en bodemsysteem
Elke nieuwe ontwikkeling in het Noordzeekanaalgebied draagt bij aan het herstel en ontwikkeling van een veerkrachtig water- en bodemsysteem. Er wordt ingezet op functies en gebruik die in overeenstemming zijn met bodem en water en bijdragen aan het herstel ervan. Ruimtelijke ontwikkelingen in het Noordzeekanaalgebied die het water- en bodemsysteem onomkeerbaar beschadigen worden niet toegelaten. Dit alles zal de leefbaarheid en de bedrijvigheid in het Noordzeekanaalgebied ten goede komen.

4.4.2 Erfgoedinclusief ontwikkelen
Bij alle transitieopgaven die impact hebben op de leefomgeving, zowel in stedelijk als in landelijk gebied, worden erfgoedwaarden meegewogen. Erfgoed is een dragen van identiteiten en kernkwaliteiten van de omgeving, en deel van de opgave om het groenblauwe raamwerk te versterken. Erfgoedinclusief ontwikkelen betekent dat erfgoed een leidende factor kan zijn bij beslissingen in het ruimtelijke domein. Erfgoed geeft dan sturing aan de oplossing voor landschappelijke opgaven of de inpassing van ingrepen in landschap, of is als erfgoedopgave bepalend voor de inrichting van het landschap. Dit geldt in het bijzonder voor het beschermde erfgoed (zoals Unesco-werelderfgoed), maar ook voor behoudenswaardig erfgoed zonder juridische status en archeologische terreinen. Het gaat om behoud van erfgoedwaarden maar ook om ontwikkeling van erfgoed, waarbij kwaliteit en herkenbaarheid wordt toegevoegd. Denk aan dijken, landgoederenzones, polders en historische waterwegen. Niet de bevriezing van het erfgoed in de tijd is van belang, maar ontwikkelingsgericht meebewegen op basis van erfgoedwaarden en het herkenbaar houden van de diverse tijdlagen in het landschap.

Om bij toekomstige inpassingen in het Noordzeekanaalgebied rekening te houden met cultuurhistorie en landschappelijke structuren heeft MOOI Noord-Holland voor de NOVEX-aanpak NZKG een Gebiedsbiografie voor het Noordzeekanaalgebied ontwikkeld. Doel van dit product is om dit te betrekken bij toekomstige ruimtelijke inpassingen.

4.4.3 Een klimaatadaptief landschap met samenhang en identiteit
Een klimaatadaptieve inrichting, een hoge natuurkwaliteit en een gezonde en aantrekkelijke leefomgeving vragen allemaal om een samenhangend landschap. In al zijn diversiteit moet het landschap zich als een samenhangend geheel manifesteren en ook bestaande woon- en werkgebieden in zich opnemen. Dat vraagt om een landschapsstrategie die verbindingen legt: ecologische verbindingen, recreatieve verbindingen en verbindingen in het watersysteem. Die moeten zoveel mogelijk in samenhang met elkaar worden ontwikkeld.

Door grootschalige infrastructuur die het landschap doorsnijdt (zoals het Noordzeekanaal) en verstedelijking is dit landelijk gebied nu sterk versnipperd. Er zijn nog weinig groene corridors aanwezig tussen de stedelijke gebieden die een verbinding kunnen vormen tussen de grote groengebieden, en waar ze wel aanwezig zijn, zijn ze smal.

Om het landschap te versterken, kan aansluiting worden gezocht bij de historische landschapsstructuren van het Oer-IJ en de Stelling van Amsterdam. Een duidelijke profilering daarvan in het landschap kan tegenwicht bieden tegen de dominante, economisch georiënteerde oost-weststructuur van het kanaal. Vooral voor het Oer-IJ vraagt dat om investeringen. De voormalige zeearm is nauwelijks meer herkenbaar in het landschap.[47] De noord-zuid doorlopende structuur van grote landschappen en groengebieden achter de binnenduinrand vraagt om versterking. Deze bestaat uit open weidegebieden, afgewisseld met een reeks landgoederen en buitenplaatsen direct grenzend aan de verstedelijkte zone van Hoofddorp via de IJmond naar Uitgeest.

Aan weerszijden van het Noordzeekanaal liggen ook kansen om de oost-westverbindingen te versterken, in zowel landschappelijk, ecologisch als recreatief opzicht. Deze verbindingen zijn van essentieel belang voor verschillende functies van het landschap zoals recreatie, biodiversiteit, waterhuishouding, waterkwaliteit en klimaatadaptatie. Ten zuiden van het kanaal gaat dat om een groene verbindingszone tussen Zuid-Kennemerland en Spaarnwoude. Die is belangrijk voor het natuurherstel en de doorontwikkeling van het Nationaal Park Zuid-Kennemerland tot een 'Nationaal Park nieuwe stijl', zoals in de ambitie van het ministerie van LNV wordt beschreven. Met een sterke ecologische buffer, grenzend aan het park, versterken we de natuur en kan toenemende recreatieve druk worden gespreid. Door schoon kwelwater in de binnenduinrand vast te houden blijft de strategische zoetwaterreserve in de duinen behouden. De sponswerking van de (agrarische) veengebieden aan de oostzijde hiervan moet vergroot worden. Dat is van belang om de verzilting tegen te gaan en om de zoetwaterbehoefte in droge tijden te faciliteren. Ten noorden van het kanaal liggen er kansen voor een groene verbinding tussen het Noord-Hollands Duinreservaat en het landschap van het voormalige Oer-IJ.



H5
Onze koers

Van ambities naar een integrale aanpak
In de voorafgaande hoofdstukken zijn opgaven en ambities uitgewerkt, zoals die vanuit Rijksprogramma's en regionale programma's op het Noordzeekanaalgebied inwerken. In dit ontwikkelperspectief geven Rijk en regio hier richting aan vanuit ons integraal perspectief.

5.1 Een koers in twaalf punten

De opgaven en ambities komen samen in een koers in twaalf punten. Gezamenlijk vormen deze twaalf punten een integraal pakket. Het zijn de punten waarop we samenwerken aan een snelle economische transitie, een gezondere leefomgeving in onze stedelijke gebieden en waardevolle, klimaatadaptieve landschappen.

Dit is onze koers voor de komende jaren:

1. Inpassen energiehoofdstructuur;
2. Verduurzamen economie en industrie (in het bijzonder van Tata Steel);
3. Voldoende milieuruimte, in het bijzonder additionele risicoruimte;
4. Ruimte intensiveren in haven- en industriegebieden;
5. Realiseren Energiehaven met ambitie voor doorgroei;
6. Afstemming over tempo van transformatie voor woningbouw;
7. Werken vanuit het Schone Lucht Akkoord;
8. Verbeteren van het instrumentarium voor een gezondere leefomgeving;
9. Sterker inzetten op stedelijke vernieuwing;
10. Het principe 'water en bodem sturend' als basis;
11. Strategische reserveringen voor waterberging;
12. Landschappen en ecologie versterken.

5.1.1 Inpassen energiehoofdstructuur
De nieuwe groene energiehoofdstructuur wordt ontwikkeld als een nieuwe drager voor het Noordzeekanaalgebied. Deze drager brengt een aantal opgaven dichterbij, zoals het verduurzamen van de industrie, ambities voor een circulaire economie, het realiseren van een gezondere leefomgeving, en draagt bij om klimaatverandering tegen te gaan.

Voor fysieke inpassing wordt in beginsel ingezet op Westpoort en liggen er, na de transitie van Tata Steel naar groen staal, kansen op het terrein van Tata Steel. Niet alle energie-infrastructuur kan op de huidige industrieterreinen worden gerealiseerd, omdat nabijheid tot verbindende netwerken (zoals het 380 kV-hoogspanningsnet) in sommige gevallen een vereiste is.

Westpoort
- Aan de westkant van Westpoort is fysieke ruimte beschikbaar die onder andere ingezet kan worden voor de energietransitie en onderdelen van de Cluster Energie Strategie.
- Door uitbreiding van risicoruimte (zie paragraaf 5.2.2) en, indien nodig, geluidsruimte aan de westkant van Westpoort, kan beschikbare ruimte optimaal worden benut voor nieuwe installaties voor het produceren van waterstof en circulaire brandstoffen.
- Richting 2030 vindt een transitie plaats van de huidige steenkoolopslag, waardoor meer ruimte vrijkomt die hiervoor ingezet kan worden.
- Aansluiting op het nationale en regionale waterstofnetwerk is nodig om deze installaties van voldoende waterstofmoleculen te voorzien.
- Uitbreiding en versterking van het elektriciteitsnetwerk is voorwaardelijk voor bedrijven in Westpoort om de omslag te maken naar verduurzaming. Netbeheerders realiseren hiervoor een aantal onderstations in Westpoort. De bestaande energiecentrale kan in de toekomst benut worden voor regelbaar vermogen voor momenten met te weinig zon- en windenergie.
- Tevens zijn aansluitingen op het bestaande warmte- en CO_2-netwerk noodzakelijk.

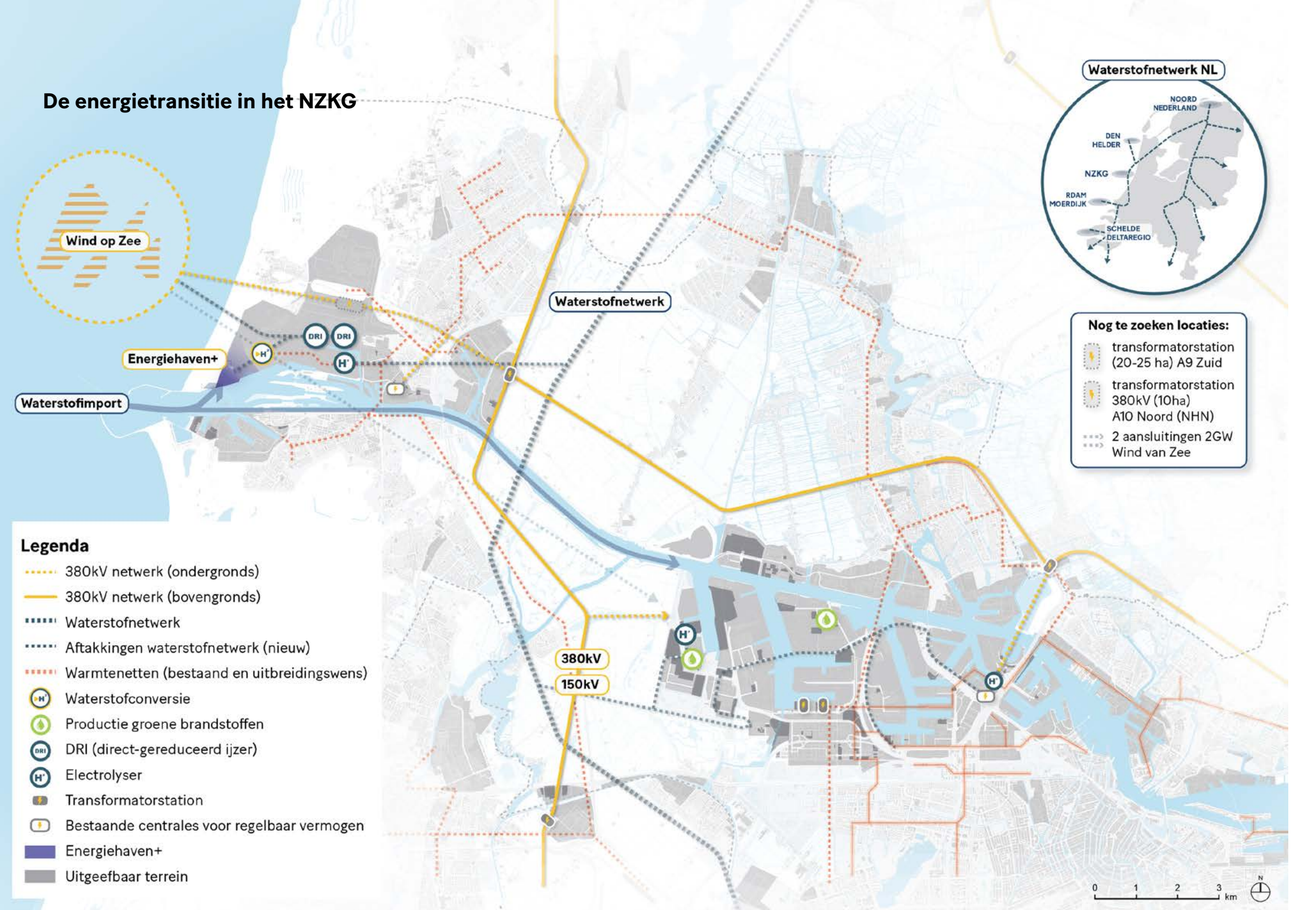
Terrein van Tata Steel
- In de toekomst wordt Tata Steel één van de grote afnemers van duurzame brandstoffen. Bij het uitfaseren van steenkolen in de productieprocessen van Tata Steel komt ruimte vrij op het terrein. Deze ruimte kan betrokken worden bij de afweging waar de energie-infrastructuur wordt ingepast. Indien dit zich goed verhoudt tot de ambitie voor een gezondere leefomgeving kan daarbij gedacht worden aan:
  - De aansluiting op het waterstofnetwerk voor waterstofmoleculen;.
  - Aanlandlocaties Wind op Zee;
  - Productie van waterstof via elektrolyse;
  - Een importterminal van waterstof.

  Inpassingen van deze onderdelen in de toekomst op het terrein van Tata Steel kan alleen als deze zich goed verhouden tot de ambitie voor een gezondere leefomgeving in de IJmond.
- De aanpalende centrale van Vattenfall blijft gereserveerd voor het 'regelbaar vermogen'; de benodigde stroomproductie in windstille periodes waarin weinig elektriciteit van zee komt.

Versterking elektriciteitsnet in landschap
- Realisatie van nationale energieinfrastructuur buiten de industrieterreinen heeft niet de voorkeur. Indien dit toch noodzakelijk is, dan wordt dit ingepast vanuit het principe van water en bodem sturend en met behoud van landschappelijke en cultuurhistorische kwaliteit.
- Voor het versterken van het regionale elektriciteitsnet zijn veel nieuwe onderstations nodig, met name in en rond stedelijke gebieden.
- Tussen Beverwijk en Vijfhuizen wordt gezocht naar een locatie voor een nieuw 380 kV-transformatorstation mogelijk in combinatie met een aanlandingspunt Wind op Zee. Dit gaat om een perceel van 20 tot 25 hectare.
- Voor extra kabelaansluitingen vanuit wind op zee zal in het project VAWOZ ook onderzoek worden gedaan naar locaties in het Noordzeekanaalgebied. Dit gaat om ondergrondse kabelaansluitingen, die in verschillende landschappen ondergronds worden aangelegd.

5.1.2 Verduurzaming economie en industrie
Het realiseren van de energiehoofdstructuur is een randvoorwaarde voor de verduurzaming van economie en industrie en wordt voor het overgrote deel door de overheid opgepakt. De inspanning voor de verduurzaming van de economie en industrie dient vervolgens voor een belangrijk deel plaats te vinden door de marktpartijen.

De grote opgaven voor verduurzaming van de industrie waar het Noordzeekanaalgebied zich op richt, zijn:
- *Amsterdamse Haven:* Deze richt zich o.a. op verdienmodellen gebaseerd op duurzame energie in plaats van fossiele stromen. Vanaf 2030 vindt er geen kolenoverslag meer plaats. Amsterdam wordt omgevormd van benzinehaven naar een haven die plaats biedt aan de overslag en productie van waterstof en duurzame brandstoffen.
- *Schone scheepvaart:* In 2030 wil de Amsterdamse haven een duurzame energiehaven zijn, die sterk is verbonden met de omgeving en bijdraagt aan een schoon leefklimaat. Schone scheepvaart speelt daarin een belangrijke rol.



Daarom werken we toe naar emissievrije scheepvaart in het Noordzeekanaalgebied in 2050. Door middel van faciliteren, stimuleren, reguleren en beïnvloeden probeert de Amsterdamse haven de gewenste resultaten te bereiken. Door hier samen met de sector naartoe te werken, leveren we een belangrijke bijdrage aan de verbetering van de luchtkwaliteit in de omgeving van het Noordzeekanaalgebied en aan de klimaatopgave van Parijs.[48]

- *Tata Steel:* De ombouw van de productieprocessen van Tata Steel heeft als doel de CO_2-uitstoot van Tata Steel in 2030 met 5 megaton per jaar te verminderen (25% van de doelstelling Nederlandse Industrie) en te komen tot een forse vermindering van emissie van onder meer fijnstof, zware metalen en PAK's. Tata Steel heeft het initiatief genomen om voor de productie van staal over te stappen op Direct reduced iron (DRI)-technologie, die draait op aardgas en in een latere fase ook op waterstof. De eerste stap naar groen staal is het project Heracless-Groen Staal. Dit project moet vóór 2030 zijn gerealiseerd.

In de kamerbrief 'Maatwerkaanpak verduurzaming industrie'[49] is benadrukt dat inspanningen van de overheid in het faciliteren van de transitie van de industrie niet alleen afhankelijk zijn van de bijdrage die bedrijven doen aan de CO_2-reductie, maar ook aan aanverwante beleidsdoelen. Dit betreft onder meer de verbetering van de leefomgeving en gezondheid van omwonenden.

5.1.3 Voldoende milieuruimte

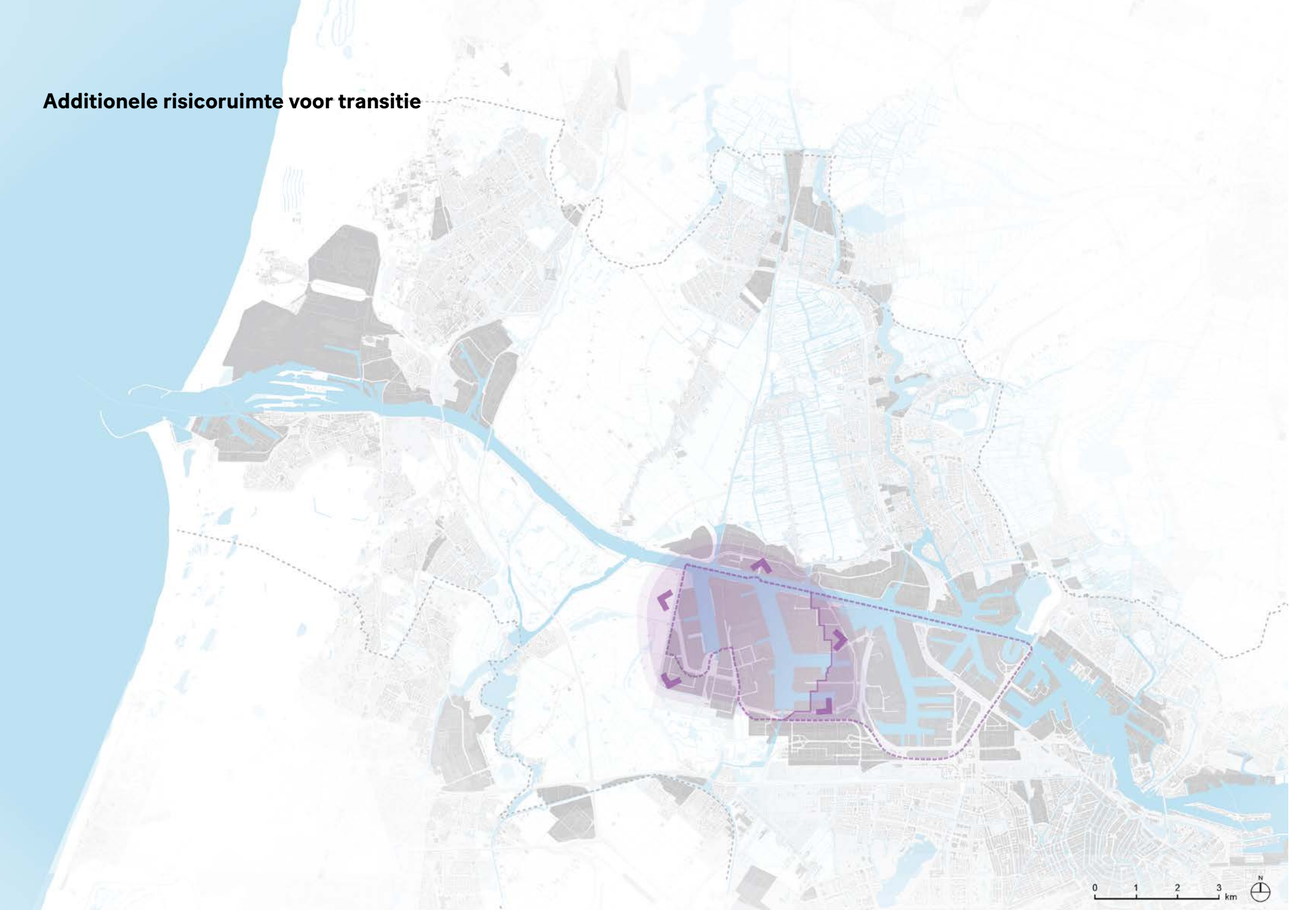
Zoals is weergegeven in hoofdstuk 2 ligt er nog een opgave om voldoende milieuruimte te bieden aan de transities in het Noordzeekanaalgebied. Voor waterstof en productie van groene brandstoffen, is met name additionele risicoruimte en soms geluidsruimte nodig. Meer emissies in de lucht worden niet verwacht.

Om decarbonisatie, de bouw van een nieuwe energie-infrastructuur en circulaire economie in haven- en industriegebieden mogelijk te maken, zijn wij bereid om risicoruimte beschikbaar te maken op plekken waar deze verruiming verantwoord mogelijk gemaakt kan worden. Om installaties te bouwen voor energie- en circulaire transitie, werken wij samen om tijdig voldoende tijdelijke geluidsruimte beschikbaar te maken. Deze stappen zijn nodig voor onze ambitie om te komen tot een snelle en ambitieuze transitie in onze haven- en industriegebieden.

Westpoort

- Provincie Noord-Holland, de gemeente Amsterdam, Zaanstad en Haarlemmermeer, Omgevingsdienst NZKG en Port of Amsterdam werken op dit moment aan de actualisatie van het omgevingsveiligheidsbeleid. De verwachting is dat met name aan de westzijde van Westpoort additionele ruimte nodig zal zijn op gebied van externe veiligheid. Deze verruiming voert over de gemeentegrens van Amsterdam, daarom vraagt de borging van deze verruiming medewerking[50] van aangrenzende gemeenten Haarlemmermeer en Zaanstad.
- Naast de verwachte plaatsgebonden risico-contouren zijn de ligging en de acceptatie van aandachtsgebieden een aandachtspunt voor de gemeenten in het NZKG. Door deze verruiming kan vrij beschikbare ruimte aan de westkant van Westpoort intensiever worden benut en daarmee wordt ruimte

Additionele risicoruimte voor transitie



bespaard. Zonder toevoeging van additionele risicoruimte, heeft het haven- en industrieterrein minder fysieke ruimte beschikbaar voor transities. Daardoor zou de vraag naar uitbreiding van haven- en industriegebied opportuun kunnen worden.

- Om Westpoort optimaal bij te laten dragen aan deze energietransitie is het belangrijk om milieuruimte die vrijkomt, o.a. door investeringen in schonere technieken, in te zetten voor het inpassen van onderdelen van energietransitie. Dit vraagt om meer flexibiliteit van bestaande milieucontouren in het westelijk deel van het havengebied.[51]
- De meest risicogevende ontwikkelingen op het gebied van hernieuwbare energie worden bij voorkeur geconcentreerd aan de westzijde van het havengebied (rond de Afrikahaven en Amerikahaven).
- Aan de oostkant vinden belangrijke ontwikkelingen plaats op het gebied van energietransitie bij de bestaande terminals die zich ontwikkelen op hun huidige positie. In dit deel moet er voldoende aandacht zijn voor een gezonde leefomgeving voor de gebruiksfuncties rondom Westpoort. Dit met het oog op de woningbouwontwikkelingen in de Achtersluispolder en Hembrugterrein-Zuid (Zaanstad), en voor de tweede fase van Haven-Stad (Amsterdam). Om hier op termijn toe te komen wordt de A10 de toekomstige oostelijke grens van Westpoort.[52] Port of Amsterdam houdt rekening met de ontwikkeling van Haven-Stad en tevens houden de ontwikkelingen in Zaanstad en Amsterdam rekening met de benodigde milieuruimte van de bedrijvigheid aan de westkant van de A10.[53] Hierdoor ontstaat tussen haven en stad een proces van wederzijdse inspanningsverplichtingen waarmee gaandeweg condities voor een gezonde leefomgeving verbeteren aan de randen van het haven- en industriegebied.
- Voor geluidsruimte wordt in Westpoort gewerkt vanuit het geluidverdeelplan Westpoort. In het kader van de energietransitie en de transitie naar een circulaire economie is het belangrijk dat de huidige geluidsruimte voor de industrie in Westpoort beschikbaar blijft. Door middel van het geluidsverdeelplan worden geluidsintensieve bedrijven midden op het bedrijventerrein gepland en minder geluidsintensieve bedrijven aan de randen. Hierdoor wordt de impact van geluid op de leefomgeving zo veel mogelijk tegengegaan.

IJmond
Voor de waterstofroute van Tata Steel zijn in de toekomst binnen het terrein van Tata Steel mogelijk aanpassingen nodig op het gebied van externe veiligheid (risicoruimte). Dit is nodig voor de transitie van Tata Steel en de bouw van nieuwe installaties. Mogelijk is hiervoor ook tijdelijk extra geluidsruimte nodig.

5.1.4 Ruimte-intensivering haven- en industriegebieden
Binnen de regio is de vraag naar haventerreinen en droge terreinen door de jaren constant. Al jaren, in ieder geval vanaf de Visie Noordzeekanaalgebied 2040 (uit 2013), is intensivering van ruimtegebruik in de haven- en industriegebieden van het Noordzeekanaalgebied het uitgangspunt voor terreinen in gebruik en bij uitgift van terreinen. Daarnaast worden in het havengebied sinds 2008 geen nieuwe olieterminals uitgegeven, worden kolen uitgefaseerd en wordt actief meervoudig ruimtegebruik gestimuleerd daar waar mogelijk. Dankzij de transitie komen op de langere termijn terreinen vrij, maar gedurende de transitieperiode is naar verwachting extra ruimte nodig. Dit komt doordat de ruimtevraag voor nieuwe energie vooruitloopt op de uitfasering van de

fossiele brandstoffen, om op die manier energie- en leveringszekerheid te kunnen blijven garanderen.
Teneinde de ruimte zo effectief mogelijk te kunnen benutten en ook de ondersteunende nautische en energie-infrastructuur optimaal te gebruiken, focust de Amsterdamse haven zich op havengebonden bedrijvigheid en activiteiten gericht op de energietransitie en circulaire economie. Voor overige activiteiten dient elders in de regio ruimte gevonden te worden.

Intensivering vindt niet alleen plaats op het land, maar ook op het water ten aanzien van de nautische ruimte. Vanuit verduurzaming blijft het altijd de wens om vervoer vanaf de weg te vervangen door vervoer over het spoor en water. Dit draagt bij aan het behalen van de klimaatdoelstellingen, maar levert aanvullende druk op spoor en water. Voor de nautische ruimte betekent dat aanvullende claims voor wacht- en ligplaatsen voor de zee- en binnenvaart.

In de IJmond is er voor de opgaven van de offshore (Wind op Zee) veel kaderuimte nodig voor het realiseren van windparken en de ambities voor wind op zee. Kaderuimte is daar zeer schaars. De kades die er wel zijn willen we mede daarom zo efficiënt en effectief mogelijk inzetten.

Om meer ruimte te maken op kades in de IJmond kunnen HIRB-subsidies (Herstructurering en intelligent ruimtegebruik bedrijventerreinen) van de provincie Noord-Holland een groot verschil maken om de onrendabele top voor het verwijderen van opstallen van droge bedrijven af te waarderen.

In het Noordzeekanaalgebied is er alléén voldoende (milieu-) ruimte in onze haven- en industriegebieden als wij de volgende principes in acht nemen:

a. Alle beschikbare ruimte in de haven- en industriegebieden wordt optimaal en intensief benut en ongebruikte kades, zoals in de IJmond (Grote Hout en de Pijp), worden hersteld. Daarom blijft deze regio werken aan het ontwikkelprincipe van ruimte-intensivering, zoals in de Visie NZKG 2040 is ingezet, om de bestaande haven- en industriegebieden van Westpoort en IJmond optimaal te benutten voor de benodigde bedrijvigheid.
b. Vrijkomende ruimte in haven- en industriegebieden wordt op tijd beschikbaar gemaakt. Dit is niet vanzelfsprekend. Vrije ruimte in haven- en industriegebieden inzetten voor gewenste transities vraagt soms om publieke controle over deze vrije ruimte. Met een sterke grondpositie heeft de Port of Amsterdam daar grotendeels controle over. Deze controle is echter niet aanwezig in de IJmond met voornamelijk privaat grondeigendom. Voor het tijdig beschikbaar maken van voldoende ruimte voor de gewenste transities kan publieke sturing een passend instrument zijn. Dit wordt verder uitgewerkt in hoofdstuk 6 ‘Samenwerking’.
c. Na een ruimtelijk efficiënte transitie van Tata Steel, waarmee de leefomgeving wordt ontlast, kan het Tata Steel-terrein intensiever ingezet en benut worden voor meer dan alleen staalproductie. Hoe dit vorm gaat krijgen is op dit moment nog niet duidelijk.
d. Inzet van verdere transformatieplannen van havengebieden voor woningbouw in de regio zijn het resultaat van een gezamenlijke gecoördineerde strategie. De afgelopen 10 jaar is in het Noordzeekanaalgebied stevig ingezet op transformatieplannen voor woningbouw. Een klein deel van al deze ambities voor transformatie wordt nu al gerealiseerd. Als de komende jaren te snel nieuwe delen in realisatie worden genomen, dan verplaatsen te veel havengebonden bedrijven zich naar de beperkte resterende vrije ruimte in de haven- en industriegebieden. Dan komt de energie- en circulaire transitie in het gedrang. De formule die in paragraaf 5.1.6 van dit ontwikkelperspectief verder wordt uitgewerkt, is om in de haven- en industriegebieden eerst de onderdelen in te brengen voor de nieuwe hoofdstructuur voor groene energie (elektra en waterstof) en een heldere strategie te maken voor de circulaire ontwikkeling. Stappen voor verdere transformatie van havengebieden worden om de vier jaar, bij de actualisatie van het ontwikkelperspectief, gezamenlijk gecoördineerd en verder gebracht.
e. Uitbreiding van het elektriciteitsnetwerk is van groot belang. Tijdige realisatie van de energieinfrastructuur is noodzakelijk voor de gewenste transitie. Nu al lopen bedrijven tegen de beperkingen aan van een overbelast elektriciteitsnet. Zowel op hoogspannings- als middenspanningsniveau is sprake van congestie. De landelijke waterstofinfrastructuur (‘backbone’) dient uiterlijk in 2028 gerealiseerd te zijn. Aanvullend wordt gewerkt aan een lokaal distributienet voor waterstof in de Amsterdamse haven. Ook de infrastructuur voor CO_2-afvang en hergebruik (Carbon Capture Storage and Usage – CCS/CCU) is van belang. CO_2 is immers een belangrijke bouwsteen voor de circulaire chemie in de regio. Ook de koppeling met het regionale warmtenet zal helpen om industriële restwarmte (bijv. van electrolysers) te benutten.

5.1.5 Realisatie Energiehaven met ambitie voor doorgroei

Energiehaven
De Energiehaven maakt deel uit van onze inzet om bestaand haven- en industrieterrein intensiever te gebruiken. Het baggerdepot in de voormalige Averijhaven en een deel van het Tata Steel-terrein worden, indien haalbaar, ontwikkeld tot Energiehaven.
De nieuw te ontwikkelen haven is cruciaal bij de bouw van windparken op de Noordzee. De komende jaren worden steeds meer windparken gebouwd op de Noordzee en de Energiehaven is een belangrijke uitvalsbasis voor de aanleg en het onderhoud daarvan. Zo biedt de nieuwe Energiehaven de mogelijkheid om de bouw van de windparken Hollandse Kust (west) en IJmuiden Ver te ondersteunen. Ook speelt de Energiehaven een belangrijke rol in de gewenste ruimte-intensivering en het versterken van de haveninfrastructuur in de regio. Er is al onderzoek gedaan naar de milieu-impact van de aanleg van de Energiehaven, via een Milieueffectrapportage. Uitgangspunt is dat het binnen de bestaande milieukaders moet passen.

Rijk en regio werken de komende jaren samen richting een gezamenlijke investeringsstrategie. Voor de behoefte van de offshore aan geschikte kade- en kavelruimte kunnen ook investeringen in herstel en onderhoud van kades, zoals bij de Pijp (Beverwijk) en Grote Hout (Velsen) een bijdrage leveren.

Energiehaven Plus (tweede fase)
De Energiehaven Plus is een groeistrategie voor de langere termijn (een tweede fase), die pas gerealiseerd kan worden na transitie van Tata Steel en het realiseren van de basis-Energiehaven. De Energiehaven-Plus heeft een aantal strategische voordelen die samenhangen met meerdere transitie-opgaven.

Energiehaven en plusvariant



Voor Rijk en regio geven die aanleiding om de Energiehaven Plus, als groeistrategie voor de toekomst, gezamenlijk verder te verkennen:

- *Ruimte-intensivering.* De Energiehaven Plus is een groeistrategie landinwaarts. Uitbreidingsruimte kan deels worden gevonden in de ruimte die nu gebruikt wordt voor steenkoolopslag. Indien deze ruimte vrijkomt, door omschakeling naar gas en waterstof, kan deze ruimte intensiever worden gebruikt voor nautische functies en onderdelen van de energietransitie, zonder inbreuk te maken op ander landschap en zonder groene gebieden te verharden.
- *Economische synergie*. Bij verdere ontwikkeling van de Energiehaven Plus kan worden ingezet op economische synergievoordelen. Staalproductie levert restwarmte. Deze restwarmte kan worden ingezet voor waterstofconversie die nodig is waterstof veilig te transporteren.[54]
- *Maatschappelijk rendement.* Met het vergroten op termijn van de ambitie van de Energiehaven naar een Energiehaven Plus kan met de investering in de Energiehaven meer maatschappelijke waarde worden gerealiseerd. Als onderdeel van de ruimtelijke intensivering dragen de Energiehaven en de Energiehaven Plus bij aan het behoud van landschappen voor toekomstige piekwaterberging die nodig zijn door klimaatverandering.
- *Klimaatrobuust.* De ligging van de Energiehaven Plus, ten westen van de zeesluis in IJmuiden, is vanuit klimaatverandering en logistiek perspectief robuust en van strategisch belang. In tijden van droogte is het belangrijk om een te grote instroom van zout zeewater in het kanaal te voorkomen. Voor de waterkwaliteit in het Noordzeekanaal is dat een groot voordeel van een inzet op deze haven.

Al deze mogelijke voordelen van de Energiehaven Plus moeten de komende jaren nader worden verkend, en uiteraard verder worden besproken met bewoners en andere belanghebbenden. Daarbij moet ook rekening worden gehouden met de volgende randvoorwaarden:

- *Leefomgeving IJmond.* Intensiever ruimtegebruik levert ook dilemma's op ten aanzien van milieubelasting en daarmee voor een gezonde leefomgeving. Voor de Energiehaven Plus zal te zijner tijd de MER-procedure doorlopen worden. De IJmond is nu overbelast door een stapeling van milieueffecten. Toevoegen van functies mag niet leiden tot meer overlast. Inpassing moet gepaard gaan met een verbetering van de leefkwaliteit en een gezondere leefomgeving.
- *Scheepvaartinfrastructuur.* Plannen voor extra havenactiviteiten moeten uiteraard ook getoetst worden aan de scheepvaartinfrastructuur en het waterbeheer. Punten als onderhoud van het kanaal, de schutmogelijkheden, bereikbaarheid van de haven en de veilige en vlotte verkeersafwikkeling op de vaarwegen en het sluizencomplex zijn daarbij randvoorwaarden (die volgen uit Scheepvaartverkeerswet).

5.1.6 Afstemming over tempo transformatie voor woningbouw

In deze regio worden de komende jaren veel woningen gebouwd, deels via transformatie van haven- en bedrijventerreinen, deels via stedelijke vernieuwing van bestaande wijken. Transformatieplannen van haven- en industriegebieden raken mogelijk andere ambities, zoals de energietransitie en ontwikkeling van circulaire economie. Om te zorgen dat voor alle opgaven voldoende ruimte is, is regionale afstemming nodig over de volgorde en het tempo van transformatieplannen voor woningbouw. Voor stedelijke vernieuwing, een richting die al in de Verstedelijkingsstrategie MRA is ingezet, agendeert dit ontwikkelperspectief voor de IJmond een extra inspanning.

Een deel van transformatieplannen voor woningbouw is al in uitvoering. Dit betreft: de eerste fase Haven-Stad[55], Hembrug-Noord Zaanstad, en Spoorzone Beverwijk West. De volgende projecten zijn in voorbereiding of worden de komende jaren verwacht: Spoorzone Beverwijk Bazaarterrein en Sluiskwartier Zaanstad (deel van Achtersluispolder). Dit zijn de projecten waar verlies van haven- en bedrijventerrein mogelijk is en zich goed verhoudt tot de andere ruimtelijke ambities.

Voor de langere termijn liggen er ook op andere delen van de haven- en industriegebieden plannen voor transformatie naar gemengd-stedelijke gebieden met woningbouw. Hiervoor is regionale afstemming nodig in relatie tot de mate waarin andere opgaven vorderen, zoals de implementatie van de energietransitie en de ruimtelijke behoefte van de circulaire economie. Bij iedere actualisatie van het ontwikkelperspectief worden verdere stappen voor transformatie van haven- en industriegebieden voor woningbouw gezamenlijk in regionaal verband genomen. Voor verdere transformatie van droge bedrijventerreinen is een beoordeling nodig op een groter schaalniveau, dat van de Metropoolregio Amsterdam. De metropoolregio heeft hiervoor een MRA Bedrijventerreinenstrategie in voorbereiding.

Het opofferen van industrieterrein is verantwoord vanuit de woningbouwopgave en ook de nieuwe gemengde woon-werkgebieden zijn van economische waarde. Maar deze ambitie voor verdere transformatie voor woningbouw moet in balans zijn met de bijzondere vestigingsrandvoorwaarden (kades, diep water, hoge milieucategorie) die voor de havenindustrie en de transities nodig zijn, en in de haven- en industriegebieden ten westen van de A10 te vinden zijn. Randvoorwaarde voor verdere transformatie is dat gebiedsontwikkelingen afgestemd worden op bestaande en benodigde milieuruimte van de haven, en dat de fasering past bij de benodigde milieuruimte van bedrijven. Dat vraagt om innovatief ontwerp, (bouw)technische voorzieningen en goede communicatie naar nieuwe bewoners bij de gebiedsontwikkeling. Zoals beschreven in de milieueffectrapportage (MER) bij de Ontwikkelstrategie Haven-Stad hoort daar ook bij dat op sommige milieuaspecten de belasting op de woon- en leefkwaliteit relatief hoog zal zijn en dat daarvoor op andere aspecten compensatie moet worden gezocht.

5.1.7 Samenwerken vanuit het Schone Lucht Akkoord
Provincie, gemeenten, partners en omgevingsdiensten werken aan het beperken van uitstoot van vervuilende stoffen in alle relevante sectoren, conform het Schone Lucht Akkoord[56], binnen wettelijke mogelijkheden. De energietransitie van fossiele naar niet-fossiele energiebronnen kan de komende jaren een grote bijdrage leveren aan een verbetering van de luchtkwaliteit, zowel in de IJmond als in Westpoort. Inzetten op toepassing van schonere technieken is de richting waaraan partijen, overheden en bedrijfsleven samen kunnen bijdragen. Dat kan enerzijds door innovaties te stimuleren en door samenwerking en afstemming tussen overheden en bedrijfsleven. Anderzijds is aanscherping nodig in normstelling en vergunningverlening om een gezondere leefomgeving voor omwonenden te realiseren.

IJmond
Industrie, scheepvaart en mobiliteit zorgen in de IJmond voor economische groei en werkgelegenheid en tegelijk ook voor vervuiling en hinder. Dat heeft gevolgen voor de luchtkwaliteit. In de IJmond voldoet de leefomgeving aan de huidige geldende wettelijke milieunormen voor bijvoorbeeld fijnstof (immissie) en geluid. Toch is het een zwaar belast gebied met negatieve effecten op de gezondheid. Recente onderzoeken van het RIVM tonen aan dat werken aan een gezondere leefomgeving een belangrijke en urgente opgave is.[57]

Een van de meest urgente opgaven in de IJmond is de transitie van Tata Steel. Hiertoe werken provincie, gemeenten, Tata Steel en omgevingsdiensten samen op basis van het Programma Tata Steel 2020-2050. Realisatie van een snelle transitie van Tata Steel is de gezamenlijke inzet van de maatwerkafspraken die in voorbereiding zijn tussen Rijk en Tata Steel, waarbij ook de provincie Noord-Holland en de gemeenten Beverwijk, Heemskerk en Velsen betrokken zijn.

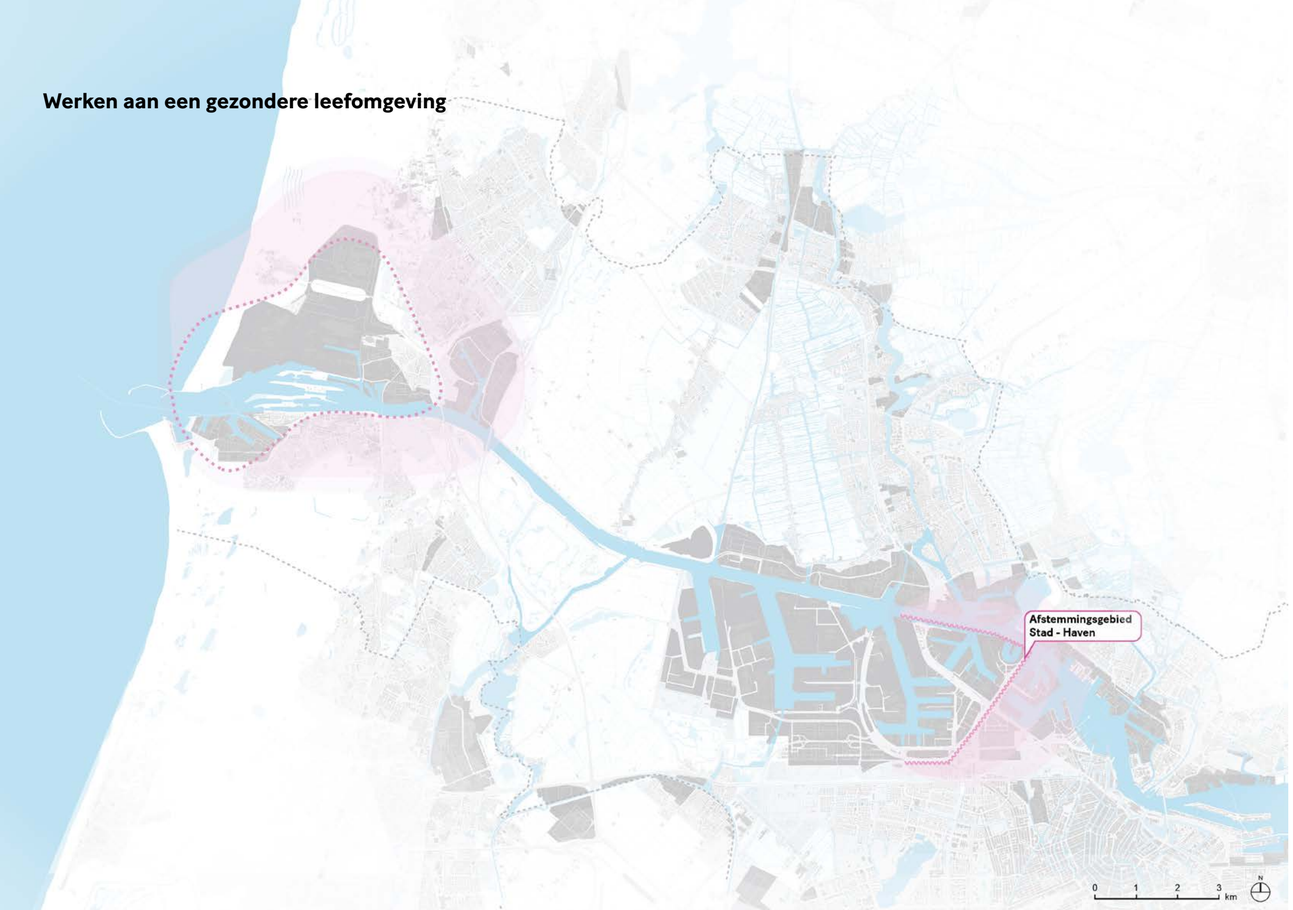
Om tot snelle verbeteringen te komen in de IJmond is het Rijk in gesprek met Tata Steel om tot maatwerkafspraken te komen voor verduurzaming en snelle reductie van belastende emissies. De inzet, een snelle transitie van Tata Steel, is waar bedrijf en regio dezelfde kant op willen. De regio wil hiertoe afspraken maken om de verbouwing en transitie bij Tata Steel tijdig te realiseren.

Westpoort
De verwachting is dat de luchtkwaliteit rond Westpoort als gevolg van de energietransitie (en daarmee de afname van fossiele verbrandingsprocessen) zal verbeteren. Om Westpoort optimaal bij te laten dragen aan deze energietransitie is het belangrijk om milieuruimte (geluid en risicoruimte) die vrijkomt, onder andere door te investeren in schonere technieken, te benutten voor de energietransitie. Dit vraagt om meer flexibiliteit van bestaande milieucontouren in het westelijk deel van het havengebied (zie hiervoor paragraaf 5.1.3).

5.1.8 Verbeteren instrumentarium voor een gezondere leefomgeving
Om bewoners te beschermen tegen schadelijke emissies zetten de omgevingsdiensten in het Noordzeekanaalgebied in op het optimaal benutten van het VTH-instrumentarium (Vergunningverlening, Toezicht en Handhaving) binnen de wettelijke mogelijkheden. De provincie en gemeenten zijn bevoegd gezag voor de bedrijven die onder deze richtlijn vallen en verantwoordelijk voor de vergunningverlening, toezicht en handhaving die door de omgevingsdiensten wordt uitgevoerd. De vergunningverlener heeft ruimte om normen te stellen binnen de emissierange van de ‘best beschikbare technieken’. Om met name de gezondheid zo stevig mogelijk te borgen, benutten de provincie en gemeenten het beschikbare VTH-instrumentarium maximaal. Daarnaast versterken we de handhaving en besteden de provincies en gemeenten extra aandacht aan bedrijven die de grootste impact hebben op de leefomgeving en de gezondheid.

Echter, om bewoners voldoende te beschermen tegen schadelijke emissies is het huidige instrumentarium en stelsel onvoldoende toereikend. In het Schone Lucht Akkoord is afgesproken dat partijen toewerken naar de WHO-advieswaarden van 2005. Werken aan een gezondere leefomgeving betekent dat wetten, normen en onze instrumenten daarop zijn toegerust. De huidige wet- en regelgeving vraagt om verbetering, waarbij gezondheidskundige waarden meer als uitgangpunt worden genomen. Het Rijk wordt gevraagd hieraan bij te dragen door te kijken naar Europese en nationale regelgeving, om het stelsel van wet- en regelgeving de komende jaren te verbeteren en aan te scherpen. Een gelijk Europees speelveld is hierbij belangrijk.

Werken aan een gezondere leefomgeving



Verbetering van het stelsel begint met beter (digitaal) inzicht over milieuemissies in het gebied. Dat inzicht ontbreekt nu. De regio vraagt het Rijk regelgeving te maken om feitelijke emissies digitaal te verzamelen en te registeren. Op dit moment worden niet alle gegevens digitaal aangeleverd en geregistreerd. De feitelijk beschikbare milieuruimte is daardoor niet bekend. Dat maakt het in een zwaarbelaste omgeving als het Noordzeekanaalgebied problematisch om de grote transities in te passen.

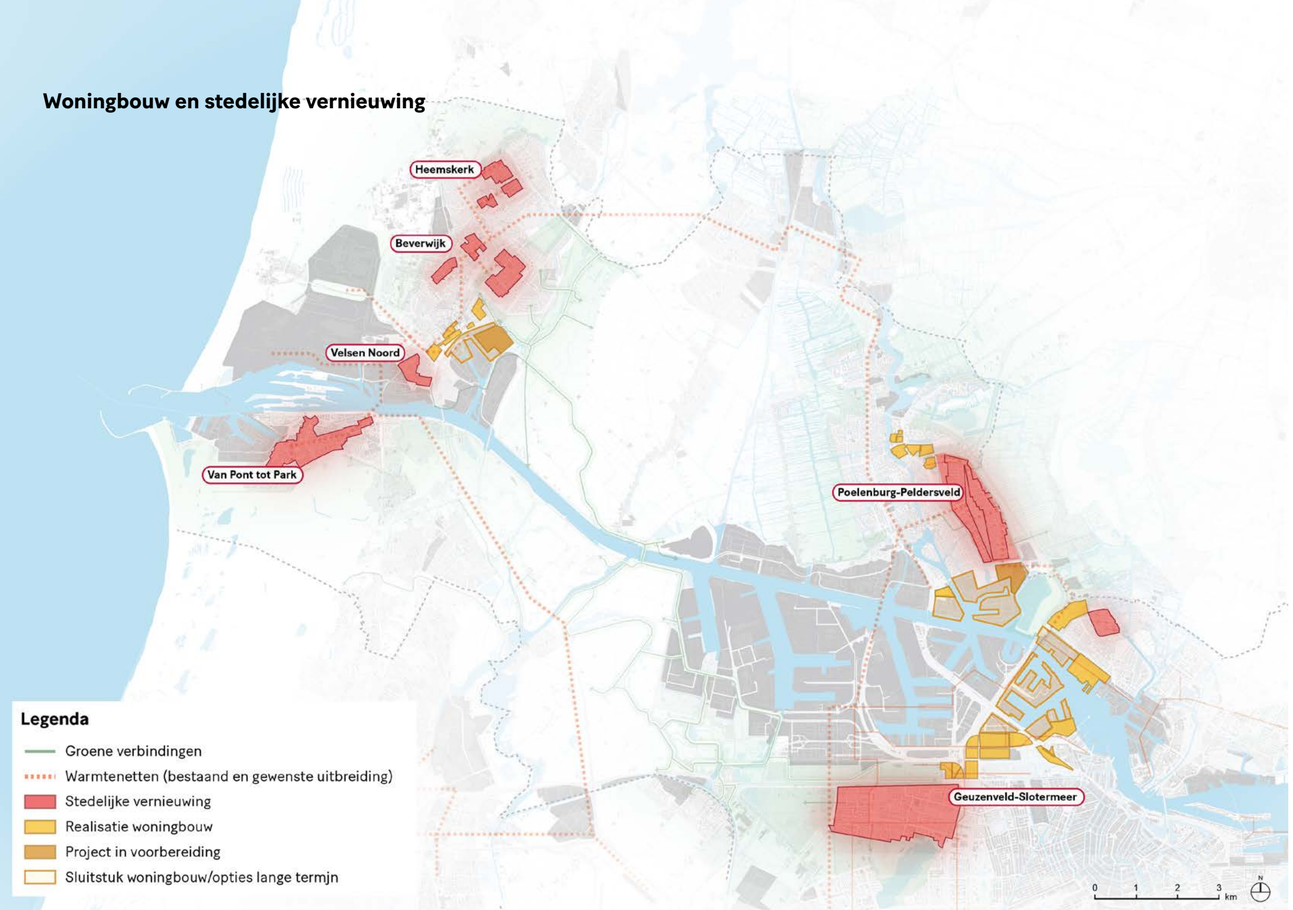
Er is behoefte aan betere mogelijkheden om bedrijven via vergunningsvoorwaarden te bewegen om schonere technieken in te zetten, het uitfaseren van verouderde installaties en zo door besparing en verduurzaming efficiënter met beschikbare milieuruimte om te gaan. De beschikbare milieuruimte kan onder andere ingezet worden bij de gewenste transities. Daarvoor is beter juridisch instrumentarium nodig, waarbij van belang is dat dit is ingebed in Europese richtlijnen om een internationaal level playing field te behouden.

- Rijk en regio zijn in afwachting van een Europese richtlijn industriële emissies, die daarna doorgevoerd wordt in nationale wetgeving.
- Naast de Europese richtlijn industriële emissies is de Europese richtlijn voor luchtkwaliteit relevant. Deze zal gewijzigd worden en meer in lijn worden gebracht met de advieswaarden van de WHO. Hierin is aandacht nodig voor lagere grenswaarden om in de toekomst de luchtkwaliteit te bevorderen.

Met behulp van de Europese richtlijnen voor industriële emissies en luchtkwaliteit moet het ook mogelijk worden om de vergunningsvoorwaarden voor bestaande installaties aan te scherpen, om verouderde installaties uit te faseren en te zorgen voor innovatie bij de industrie.
Op dit moment biedt het instrumentarium nog geen mogelijkheid om rekening te houden met de cumulatie van emissies van verschillende stoffen. Per stof kan de emissie binnen de normen blijven, maar opgeteld kan alsnog geen sprake zijn van een gezonde leefomgeving. In hoogbelaste gebieden, bijvoorbeeld waar haven- en industriegebieden en woongebieden elkaar raken, is er behoefte aan de mogelijkheid om een gebiedsgerichte aanpak te ontwikkelen waarin de normstelling rekening houdt met deze cumulatie van emissies. Ook dat kan bedrijven stimuleren om te zoeken naar schonere technieken. Bedrijven moeten ook ruimte krijgen om te innoveren.

Het Rijk wordt gevraagd om haast te maken met de uitvoering van eerdere toezeggingen op bepaalde milieuthema's. Een belangrijk voorbeeld hiervan is het beschikbaar maken van stikstofruimte om de energietransitie te kunnen laten plaatsvinden.

Ten slotte, om een gezonde leefomgeving te bewerkstelligen is het noodzakelijk dat bij bouwontwikkelingen in het Noordzeekanaalgebied de interactie tussen de industriële (haven) activiteiten en de stedelijke omgeving wordt meegenomen in het stedenbouwkundig plan. Hierbij kan onder andere worden gedacht aan het plaatsen van functies met grotere aantallen mensen op ruimere afstand van de industriële activiteiten.



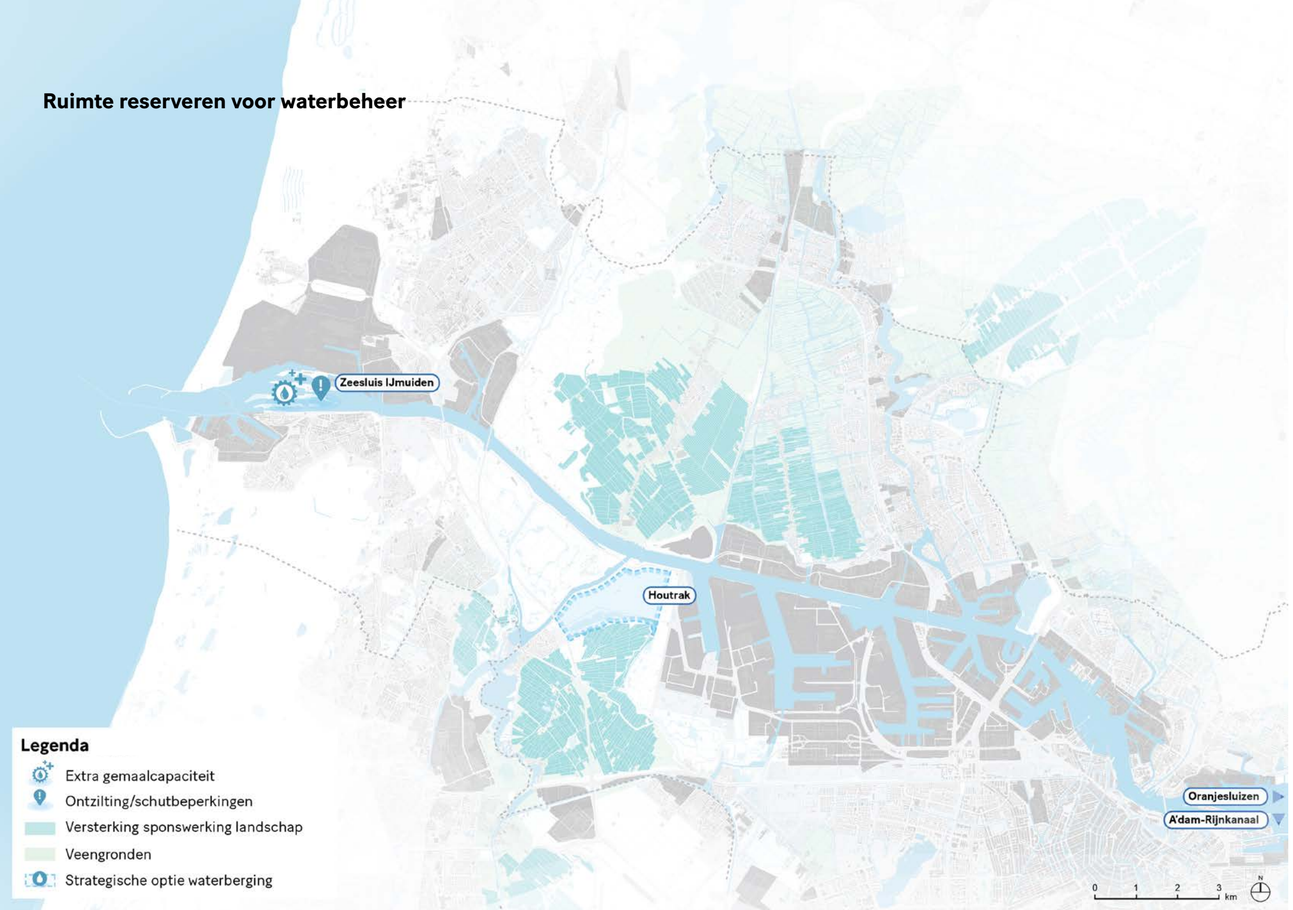
5.1.9 Sterker inzetten op stedelijke vernieuwing
Voor het realiseren van een gezondere en veilige leefomgeving is herstructurering / stedelijke vernieuwing een cruciale opgave in de wijken van het Noordzeekanaalgebied waar de kwaliteit van de leefomgeving achter is gebleven. Amsterdam en Zaanstad hebben al een aanpak van integrale gebiedsontwikkeling. In de IJmond ontbreekt deze nog.

Amsterdam Nieuw West: Geuzenveld en Slotermeer
De gemeente Amsterdam heeft de afgelopen decennia flinke stappen gezet in de stedelijke vernieuwing in Nieuw-West, in het bijzonder in Slotervaart, Osdorp en delen van Geuzenveld. Deze wijken zijn significant verbeterd. Amsterdam zet deze aanpak, mede via het Nationaal Programma Samen Nieuw-West dat in maart 2023 is vastgesteld, nu door in Geuzenveld en Slotermeer. In 2019 heeft stadsdeel Nieuw-West daarvoor het gebiedsplan vastgesteld.

Zaandam Oost: Poelenburg en Peldersveld
In lijn met het Verstedelijkingsconcept MRA maakt Zaanstad de komende jaren werk van planvorming voor de integrale gebiedsgerichte aanpak in Poelenburg en Peldersveld. Deze wijken in het oosten van Zaandam vragen om een concrete verbetering van de leefbaarheid. Kansen ontstaan door verdichting, verduurzaming, een grotere diversiteit aan functies en een betere aansluiting op het verkeersnetwerk. Deze aanpak voor stedelijke vernieuwing sluit aan bij de Regio Deal ZaanIJ. Rijk en regio werken daarin samen voor meer werk, beter onderwijs en een groene en veilige leefomgeving in Poelenburg en Peldersveld in Zaandam en in Molenwijk en Tuindorp Oostzaan in Amsterdam-Noord.

Stedelijke vernieuwing van Poelenburg en Peldersveld verbindt de gebieds- en knooppuntontwikkeling rond treinstation Kogerveld aan de noordkant met de transformatie van Sluiskwartier aan de zuidkant. Zo ontstaat één corridor voor gebiedsontwikkeling. Met voldoende massa en een samenhangende aanpak ontstaat zicht op een substantiële versterking van het mobiliteitsnetwerk: een hoogwaardige openbaar vervoersverbinding (HOV ZaanIJ). Deze HOV-verbinding kan gaan functioneren als tweede backbone tussen Amsterdam en de Zaanstreek. Verbetering van de leefbaarheid gaat zo samen met versterking van de positie van Zaanstad in de metropoolregio Amsterdam.

IJmond
Een vergelijkbare integrale gebiedsaanpak zoals Zaandam Oost en Amsterdam Nieuw West ontbreekt in de IJmond. Juist in de IJmond zou een dergelijke integrale aanpak effectief kunnen zijn. Er komen namelijk meerdere opgaven samen die om een integrale aanpak vragen, gericht op het verbeteren van de leefbaarheid en het bouwen van woningen. Op kleiner schaalniveau wordt er gewerkt aan het project Pont tot Park (IJmuiden), Spoorzone Beverwijk West, Schrijversbuurt Heemskerk en de transformatie van het Bazaarterrein. Daarnaast werken woningcorporaties aan kleinschalige projecten om naoorlogse blokken te verduurzamen, en waar nodig sloop-nieuwbouw toe te passen waardoor woningen kunnen worden toegevoegd. Door deze versnipperde aanpak komen de benodigde randvoorwaarden onvoldoende in beeld en op de agenda van Rijk en regio. Deze randvoorwaarden moeten vanuit een groter schaalniveau worden onderzocht en geagendeerd. Daarbij valt te denken aan punten zoals mobiliteit, groene verbindingen, warmtenetten en landschappelijke versterking.



Gemeenschappelijke integrale aanpak voor de IJmond
Gezien de omvang van de IJmondgemeenten in relatie tot de omvang van deze opgave, kan zo'n integrale samenhangende aanpak alleen tot een succes worden gemaakt met actieve steun van provincie en Rijk. Als onderdeel van het uitvoeringafspraken NOVEX-NZKG maken de IJmondgemeenten, provincie en Rijk een plan, vergelijkbaar met het Nationaal Programma Samen Nieuw-West, voor de verbetering van de fysieke en sociale leefomgeving in de naoorlogse wijken. De gezamenlijke integrale aanpak van Rijk en regio voor de IJmond maakt ook duidelijk hoe Rijk en regio werken aan noodzakelijke bovenplanse investeringen voor de stapeling van stedelijke vernieuwings- en woningbouwprojecten die de komende jaren in de IJmond worden ingezet.

5.1.10 Water en bodem als structurerende randvoorwaarde
'Water en bodem sturend' geldt in Nederland als een nieuwe randvoorwaarde in de ruimtelijke ordening.[58] In het Noordzeekanaalgebied spreken wij af dat nieuwe projecten in het Noordzeekanaalgebied deze richting ondersteunen of hieraan zoveel als mogelijk tegemoet komen. Daarvoor is een viersporenbenadering nodig, waarin ruimte voor water, randvoorwaarden vanuit het water- en bodemsysteem aan andere opgaven, en ruimte voor technische ingrepen in het watersysteem, centraal staan om toe te werken naar een robuust en vitaal water en bodem-systeem. Dat betekent onder andere:

- Anticiperen op zeespiegelstijging:
  - O.a. door het reserveren van voldoende ruimte voor het versterken van primaire en regionale waterkeringen.
- Beperken van overstromingsrisico:
  - Toepassing van de meerlaagsveiligheidsbenadering;
  - Woningbouw klimaatadaptief ontwikkelen op de juiste locaties;
  - Energieinfrastructuur klimaatadaptief inpassen in de ruimte.
- Anticiperen op afname zoetwaterbeschikbaarheid:
  - Reduceren van zoetwatergebruik;
  - Inzet op vasthouden, bergen en hergebruiken;
  - Het gebruik van industriewater registeren en meten, en onderzoeken op welke wijze marktprikkels kunnen bijdragen aan de opgave om water te besparen.[59]
- Waterkwaliteit verbeteren:
  - O.a. door ernaar toe te werken dat in de toekomst minder koel- en afvalwaterlozingen nodig zijn op het oppervlaktewater.

5.1.11 Strategische reserveringen voor waterberging
Grootschalige berging voor water zal pas op termijn nodig zijn, zowel aan de noordzijde als aan de zuidzijde van het kanaal. Wel is het belangrijk om daar nu al ruimte voor te reserveren, om in de toekomst voldoende ruimte beschikbaar te hebben. Door hier nu al richting in te geven, ontstaat meer zekerheid over het toekomstperspectief van deze en andere landschappen.

Aan de zuidzijde van het Noordzeekanaalgebied is de diepgelegen Houtrakpolder de enige polder waar in de toekomst waterberging georganiseerd kan worden zonder zeer ingrijpende maatregelen en investeringen. Er liggen geen lintdorpen of andere woonkernen, en het is geen Natura 2000-gebied. De Houtrakpolder is wel onderdeel van het Natuurnetwerk Nederland. Uitgaande van eerste ramingen van zo'n 10 miljoen m^3 kan een reservering van de Houtrakpolder ongeveer 30% van de ruimtelijke opgave opvangen. Eventuele waterberging in de toekomst zal uitgewerkt worden aan de hand van de randvoorwaarden die de natuur hier stelt.

Ook aan de noordzijde van het Noordzeekanaalgebied moet de komende jaren een gebied worden aangewezen. Provincie, gemeenten en waterschappen gaan de komende jaren op basis van samenwerking en inzichten van het in oprichting zijnde deelgebied Centraal-Holland in het Deltaprogramma aan de slag om ook hier een keuze voor de toekomst te maken.

Reservering Houtrakpolder
In deze paragraaf wordt de Houtrakpolder beschreven als strategische optie voor de toekomst voor waterberging. Deze richting wijkt af van de bestaande reservering van de Houtrakpolder voor ontwikkeling van een havenbekken, maar met dit ontwikkelperspectief is deze nieuwe richting nog niet definitief.

Het Ontwikkelperspectief Noordzeekanaalgebied draagt bij aan voorwaarden waarin ontwikkeling van de Houtrakpolder als havenbekken in de toekomst niet nodig is. Maar met een koersdocument is de bestaande reservering voor een mogelijk havenbekken in de Houtrakpolder nog niet verdwenen. Het schrappen van deze reservering is een bevoegdheid van de provincie Noord-Holland. De reservering is verankerd in de provinciale Omgevingsvisie (2018) die over een aantal jaren wordt geactualiseerd. Tot die tijd blijft de reservering sowieso vigerend beleid.

Op basis van dit Ontwikkelperspectief Noordzeekanaalgebied wordt ingezet om de reservering los te laten[60] na een succesvolle realisatie van het pakket van onderstaande onderdelen. Dat betekent dat in 2028 duidelijk moet zijn dat:
- er voldoende nautische ruimte is in de haven en voldoende fysieke ruimte in de haven- en industriegebieden (onder andere door ruimte-intensiveringen, dubbel-ruimtegebruik, en door de realisatie van de Energiehaven);
- er voldoende milieuruimte (met name risicoruimte) is vrijgemaakt voor de energie- en circulaire transitie;
- er voldoende ruimte is voor de inpassing van de energietransitie, en noodzakelijke transformatoren ingepast worden in het landschap, waarbij versterking van het landschap wordt gerealiseerd;
- de Energiehaven gerealiseerd is, en de Plus-ambitie voor later in de tijd door Rijk, regio en partners wordt gezien als een realistische ontwikkeling voor de lange termijn.

Pas dan is de koers die nu wordt ingezet een zodanig succes dat deze regio gezamenlijk de provincie zal aanbevelen om de reservering voor het havenbekken in de Houtrakpolder te schrappen uit de provinciale Omgevingsvisie. Of deze integrale koers succesvol is, wordt al eerder duidelijk bij de actualisatie van dit ontwikkelperspectief over vier jaar (2027).

Let wel: als de reservering voor een havenbekken niet wordt opgegeven, moet er binnen het Noordzeekanaal- en Amsterdam-Rijnkanaalgebied ruimte worden gevonden voor een alternatieve grootschalige waterberging.

5.1.12 Landschappen en ecologie versterken
Landschappelijk is er veel nodig om te komen tot sterke, klimaatadaptieve en ecologisch waardevolle landschappen. De grote transitie van het landelijke gebied kan niet overal tegelijk. Het vraagt met name om samenspraak en samenwerking met de beheerders van ons landschap, veelal agrarische ondernemers die grote delen van ons landschap beheren en bewerken. Met hen als rentmeesters van onze groene gebieden zullen Rijk en regio gezamenlijk de komende decennia een model moeten ontwikkelen waarin landbouw, ecologische versterking en landschapsbeheer samen komen. Dit biedt ook kansen voor vergroting en verbreding van het aanbod voor recreatief medegebruik van het landelijk gebied.

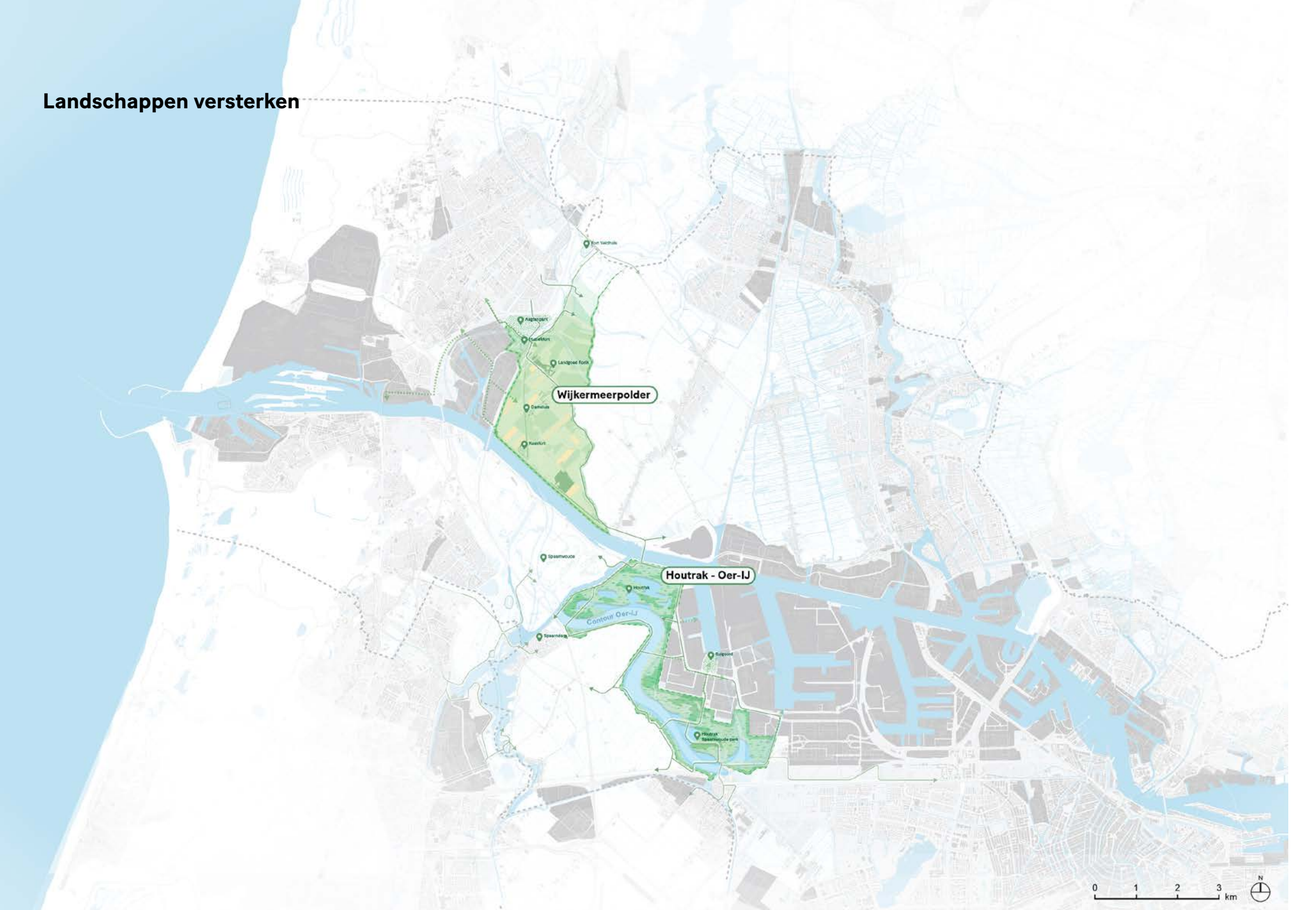
In de context van een regionaal groenblauw netwerk dat in algemene zin om versterking vraagt, wordt ingezet op versterking van bijzondere landschappen. Agendering van landschappelijke versterking in onderstaande gebieden maakt koppelingen mogelijk met andere opgaven:
- Landschappelijke versterking van de Wijkermeerpolder en het noordelijke Oer-IJ draagt bij aan de kwaliteit en de gezondheid van de leefomgeving in de IJmond. Het is onze ambitie om de kwaliteit van deze leefomgeving te verbeteren, ook ten behoeve van de recreatie.
- Het landschap van de Houtrakpolder sluit aan op een toekomst waarin deze polder gaat bijdragen aan toekomstig waterbeheer en een verhoging van de ecologische en recreatieve waarde. Indien de Houtrakpolder hiervoor geschikt is, en aangewezen wordt, kan dit in combinatie met inspanningen die nodig zijn voor het versterken van het elektriciteitsnetwerk.

Beide landschappelijke ontwikkelingen kunnen belangrijke bijdragen leveren aan de eerder genoemde groene verbindingen in oostwest-richting, die beide wenselijk zijn om de landschappelijke samenhang in het groenblauwe raamwerk te versterken: tussen Zuid-Kennemerland en Spaarnwoude en tussen het Noord-Hollands Duinreservaat en het landschap van het Oer-IJ. Aan het slot van deze paragraaf wordt ingegaan op de mogelijkheid dat er een impuls voor landschapsontwikkeling uit kan gaan van de inpassing van energievoorzieningen.

Wijkermeerpolder en noordelijk Oer-IJ
Het landschap versterken in de Wijkermeerpolder, in het bijzonder het verbeteren van groene verbindingen voor langzaam verkeer naar de wijken in de IJmond, is integraal onderdeel van onze aanpak om de kwaliteit van de leefomgeving in de IJmond te verbeteren. De IJmond beschikt in het westen over een prachtig strand-, duin- en recreatielandschap, maar aan de andere kant van de IJmond wordt toegang tot recreatief groen belemmerd door snelwegen, spoor en een druk haven- en bedrijventerrein. De Wijkermeerpolder heeft goede agrarische grond en is geschikt voor akkerbouw, groenteteelt en fruitteelt. Indien goed verbonden met de stedelijke omgeving draagt het verbeteren van de Wijkermeerpolder bij aan de kwaliteit van de leefomgeving en bouwt het voort op kansen die in deze polder aanwezig zijn. Daarbij kan aansluiting worden gezocht bij de geschiedenis van het landschap als deel van het Oer-IJ.

Door nabijheid van de IJmond kan de Wijkermeerpolder voorzien in de groeiende behoefte aan recreatief groen als gevolg van de toenemende verstedelijking en woningbouw. Beide functies, de agrarische en de recreatieve, komen bij elkaar in het perspectief van een gemeenschappelijke ‘tuin’ waar ruimte is om te boeren en voor groente- en fruittuinen in een omgeving met rust en geschikt voor recreatief verblijf.

Landschappen versterken



Landschappelijke versterking van de Wijkermeerpolder met groene verbindingen moet onderdeel worden van de gezamenlijke integrale uitwerking voor de IJmond. Hiermee kunnen investeringen die nodig zijn onderdeel worden van een samenhangend pakket met fasering om de kwaliteit van de leefomgeving in de IJmond te verbeteren.

Houtrakpolder en zuidelijk Oer-IJ
Een toekomst waarbij de Houtrakpolder, als diepgelegen polder, ingezet kan worden voor waterbeheer om piekmomenten in ons watersysteem op te vangen, creëert koppelkansen met andere ruimtebehoeftes in het gebied. Daarbij valt te denken aan ecologische versterking, uitbreiding van groen recreatief gebied, en eventueel het versterken van het elektriciteitsnetwerk. Vanwege de nabijheid van de 380 kV-hoogspanningsleiding kan de Houtrakpolder één van de plekken worden waar daar in de toekomst ruimte voor wordt gemaakt.

Versterking en herstel van het landschap in de Houtrakpolder begint bij de historie van het Oer-IJ. In de grondstructuur van de Houtrakpolder is deze zeearm nog steeds zichtbaar. De afgelopen jaren heeft Staatsbosbeheer aan de zuidkant van de Houtrakpolder een hoogwaardig verzilt en open landschap met water aangelegd. De noordzijde van de Houtrakpolder heeft behoefte aan ecologische versterking omdat de bossen te lijden hebben van de hoge grondwaterstand en verzilting. Versterking en vergroting van het zilte landschap past bij de status van de Houtrakpolder als deel van het Natuurnetwerk Nederland, met een ecologie die gebaseerd is op brak water.

Energietransitie en landschap
Eventuele inpassing van transformatoren die nodig zijn om het elektriciteitsnetwerk te versterken kan de komende jaren ook een impuls geven om het landschap te versterken. Om groene energie van windparken op land te laten aanlanden, en om te voorzien in de elektriciteitsbehoefte die voortkomt uit de opgave om de industrie te verduurzamen en de ambitie om groene brandstoffen te produceren in de Amsterdamse haven, wordt ruimte gezocht voor een aantal zeer grote transformatoren. Dit gaat om inpassingen van elk 20 à 25 hectare groot.

Het ministerie van EZK bereidt samen met de regio een regeling voor om gebieden waar windenergie van zee aan land komt te steunen op het gebied van leefbaarheid, fysieke leefomgeving, landschap en economische ontwikkeling. Bij inpassing van zo'n grote transformator kunnen er, als onderdeel van de doorwerking van wind op zee-ambitie, gelden worden vrijgemaakt voor landschappelijke versterking. Kortom, wanneer de Houtrakpolder na een integrale afweging als vestigingslocatie in beeld komt, dan kan voor de hierboven beschreven landschappelijke versterking, de komende jaren financiering worden gevonden vanuit dit steunfonds.[61]



Legenda koerskaart

Basislagen

- Grenzen NZKG-gebied
- Werklocaties (haven- en industriegebieden)
- Bestaand stedelijk gebied

Energietransitie

- 380kV netwerk (ondergronds)
- 380kV netwerk (bovengronds)
- Waterstofnetwerk
- Warmtenetten (bestaand en uitbreidingswens)
- Kans voor toekomstige waterstofconversie
- Ambitie voor toekomstige productie groene brandstoffen
- DRI (direct-gereduceerd ijzer)
- Ambitie voor toekomstige electrolyse
- Transformatorstation
- Bestaande centrales voor regelbaar vermogen
- Uitgeefbaar terrein

Additionele risicoruimte voor transitie

- Additionele risicoruimte

Energiehaven+ en vitaliseren havenfuncties

- Energiehaven+
- Investering in kades voor vitaliseren havenfunctie

Werken aan een gezondere leefomgeving

- Ambitie voor een gezondere leefomgeving

Woningbouw en stedelijke vernieuwing

- Stedelijke vernieuwing
- Realisatie woningbouw
- Project in voorbereiding
- Sluitstuk woningbouw/opties lange termijn

Ruimte reserveren voor waterbeheer

- Extra gemaalcapaciteit
- Ontzilting/schutbeperkingen
- Versterking sponswerking landschap
- Strategische optie waterberging

Landschappen versterken

- Wijkermeerpolder
- Houtrak - Oer-IJ
- Contouren Oer-IJ
- Bestemmingen in het landschap
- Groene verbindingen

5.2 Eén koers, één gemeenschappelijk richting

Met deze koers zetten Rijk en regio in op één integraal samenhangend pakket van maatregelen en oplossingsrichtingen om de komende jaren verder uit te werken. Onderdelen die noodzakelijk zijn voor onze ambities krijgen prioriteit, maar deze gezamenlijke koers vraagt ook om eigen belangen op te geven als die in strijd zijn met andere opgaven.

Het ontwikkelperspectief biedt voor iedere partij zowel zoet als zuur:

- Zo spant Tata Steel zich in tot een grote verbouwing om rond 2030 het eerste deel van de transitie richting verduurzaming en gezondere leefomgeving gerealiseerd te hebben. Tijdens dit proces worden al eerder concrete resultaten verwacht, gericht op een gezondere leefomgeving.
- De IJmond wordt gevraagd om samen met provincie en Rijk een integraal plan te maken voor de stedelijke vernieuwing van de naoorlogse sociale woningbouw. Waarmee ook de bovenplanse investeringen die bijdragen aan een gezonde leefomgeving worden meegenomen.
- Het landschap gaat in transitie voor een versterking van water, ecologie en bodem, maar er worden ook offers gevraagd voor inpassingen van de energietransitie in het groene landschap. Deze inpassingen bieden echter wel een kans om op de betreffende locaties met aanvullende budgetten tot concrete landschappelijke versterking te komen.
- Voor de energie- en circulaire transitie in de haven- en industriegebieden zet de regio zich in voor additionele risicoruimte en indien noodzakelijk voor tijdelijke additionele geluidsruimte. Daarbij werken Rijk en regio gezamenlijk aan de realisatie van de Energiehaven, en wordt de ambitie onderzocht om deze ontwikkeling later op te plussen. Een succesvolle realisatie van het pakket van deze onderdelen, zoals benoemd in de paragraaf 5.1.11, leidt ertoe dat de reservering voor een mogelijk havenbekken in de Houtrakpolder in de toekomst niet meer nodig is.
- Echter de reservering is nog steeds actief, en kan pas worden opgegeven na realisatie van het pakket van onderdelen van dit Ontwikkelperspectief Noordzeekanaalgebied.
- Alle nieuwe ontwikkelingen houden via het principe van water en bodem sturend rekening met kansen en toekomstige beperkingen van ons water- en bodemsysteem. Aan de noordzijde van het Noordzeekanaalgebied moet er nog aanvullend gebied voor toekomstig waterbeheer worden aangewezen.
- De hele regio verplicht zich om transformatieprojecten voor woningbouw in onze haven- en industriegebieden pas in te zetten zodra dit past in onze gezamenlijke overweging, regionale samenhang en bestuurlijk overleg.

Met deze koers slaan wij de komende jaren dezelfde richting in, en kan er door onze samenwerking de komende decennia méér maatschappelijke waarde worden gerealiseerd in het Noordzeekanaalgebied.



H6
Samenwerking

Het succes van dit Ontwikkelperspectief Noordzeekanaalgebied valt of staat bij een goede regionale samenwerking en afstemming. Oplossingen voor de diverse opgaven kunnen alleen in samenhang en door samenwerking worden bereikt. De bestuurlijke- en netwerkorganisatie in het NZKG is robuust ingericht. Dat wil zeggen dat de opgaven in deze regio nu en in de toekomst goed en tijdig kunnen worden opgepakt.

Het Bestuursplatform NZKG vormt de kern van de regionale bestuurlijke samenwerking. Hierin zijn provincie, gemeenten en partners vertegenwoordigd en zit ook het Rijk aan tafel. En dat is relevant, omdat we zien dat er in de komende jaren hard gewerkt wordt aan diverse transities die niet alleen de regio aangaan, maar waarbij ook nationale opgaven worden opgepakt. Daarnaast vragen we het Rijk om via grondposities een sterkere positie in te nemen in het Noordzeekanaalgebied, om zo gezamenlijk te kunnen sturen op opgaven van nationaal belang.

Bestuursplatform NZKG
De regionale samenwerking in het NZKG bestaat al ruim dertig jaar. In het Masterplan van 1995 ging het voornamelijk om de groeikansen voor de haveneconomie. In 2013 is de Visie NZKG 2040 gezamenlijk vastgesteld en werd het perspectief al verbreed naar woningbouw. Het NOVEX-NZKG proces heeft vervolgens een extra impuls gegeven om de scope van het bestuurlijk gesprek nog verder te verbreden.

Het Bestuursplatform NZKG heeft twee vakinhoudelijke bestuurscommissies ingericht - Energietransitie en Ruimte - om het bestuurlijk gesprek goed te kunnen voeren langs de lijnen van de inhoud. Zo zijn aanvullend op de bestaande samenwerking de waterschappen betrokken in de Bestuurscommissie Ruimte en zitten de netbeheerders, gebruikers en producenten van duurzame energie aan tafel in de Bestuurscommissie Energietransitie. Dit Ontwikkelperspectief Noordzeekanaalgebied is het resultaat van een intensief samenwerkingsproces.

Het Noordzeekanaalgebied is het industriecluster van de Metropoolregio Amsterdam. Er vindt regelmatig afstemming plaats met de NOVEX-MRA, op een groter en abstracter schaalniveau. Het Ontwikkelperspectief Noordzeekanaalgebied is een nadere invulling van wat er globaal over het Noordzeekanaalgebied is opgenomen in de NOVEX-MRA.

Nationale regie
Het Rijk kondigt aan de komende jaren nationale regie te willen voeren op ruimtelijke opgaven van nationaal belang. Ook in het Noordzeekanaalgebied is het Rijk van harte welkom om deze regie gezamenlijk op te pakken. En er is meer nodig. Voor nationale regie op inpassingen en versnelling is een actieve grondpositie van het Rijk van strategisch belang. In het Noordzeekanaalgebied zijn twee havenbedrijven, Zeehaven IJmuiden en Port of Amsterdam actief. Deze havenbedrijven kunnen bijdragen aan inpassingen van nationale opgaven zoals de energie- en circulaire transitie. Dat kan als er meer publieke sturing is op strategische grondposities in dit haven- en industriegebied van de MRA.
Het Rijk heeft op dit moment nauwelijks grondposities in het Noordzeekanaalgebied. Daarmee is een potentieel belangrijk instrument voor nationale regie niet of nauwelijks voorhanden. Deze sturing is onder andere nodig voor het tijdig realiseren van uitbreiding van de energiehoofdstructuur. Investeringen daarin worden uitgevoerd conform het Cluster Energie Strategie NZKG (CES NZKG 2022) en via het nationale Meerjarenprogramma Infrastructuur Energie & Klimaat (MIEK).

Wanneer het Rijk de komende jaren haar strategische positie in dit gebied versterkt, kunnen wij gezamenlijk, als overheden en aangesloten partners, sturen op opgaven van nationaal belang die nodig zijn in het Noordzeekanaalgebied.

Proces van totstandkoming

Het Ontwikkelperspectief Noordzeekanaalgebied valt onder de bestuurlijke verantwoordelijkheid van het Bestuursplatform NZKG en het ministerie van EZK. Het is voorbereid in de Bestuurscommissie Ruimte NZKG, waarin alle partners van het Bestuursplatform NZKG vertegenwoordigd zijn, en ook het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier, het Hoogheemraadschap van Rijnland en het Waterschap Amstel, Gooi en Vecht zijn aangesloten.



Rond de zeven thema's (zie hoofdstuk 1) hebben werkgroepen bouwstenen voorbereid voor het opstellen van dit ontwikkelperspectief. Een aantal van deze bouwstenen wordt als aanvullende onderlegger bijgevoegd.



Dit ontwikkelperspectief kwam tot stand na vele gesprekken en overleggen en dankzij de input van onze partners en anderen. Tijdens het proces waren partijen bereid om zich te verplaatsen in de opgaven van anderen. Hieronder staan een aantal memorabele momenten:

- Minister Rob Jetten bezocht de Winddays in IJmuiden op 16 juni 2022. Hij kondigde daar het bestuurlijke trekkerschap van minister Micky Adriaansens aan.
- Tijdens het NZKG jaarcongres van 30 september 2022 op Base Camp IJmuiden gingen ruim 200 betrokkenen in het gebied in gesprek over opgaven als waterstof, klimaatverandering, woningbouw, leefbaarheid, milieuruimte en samenwerking in deze regio.
- Andere momenten waren onze maandelijkse atelierbijeenkomsten met het Productieteam, dat bestaat uit deskundigen van alle partners, en een atelier waaraan onder anderen de Rijksadviseur voor de Leefomgeving Wouter Veldhuis en andere vertegenwoordigers van het College van Rijksadviseurs aan hebben bijgedragen (4 oktober 2022).
- Het integrale gesprek met het Rijk is goed op gang gekomen in het BRON-beraad van 13 december 2022. Daar waren de hoogste ambtenaren van alle ruimtelijke ministeries aanwezig. Op basis van een fysieke schuifpuzzel met alle opgaven die spelen in het gebied, is een gesprek gevoerd over integrale samenhang en toekomstkansen.
- Op 30 maart 2023 kwamen bestuurders en partners bij elkaar voor het bestuurlijk atelier bij Afvalzorg in Nauerna. In Nauerna, met uitzicht op Noordzeekanaal, de polders en het westelijk havengebied, werkten de deelnemers samen en dachten mee over de samenhang van alle opgaven in het gebied.





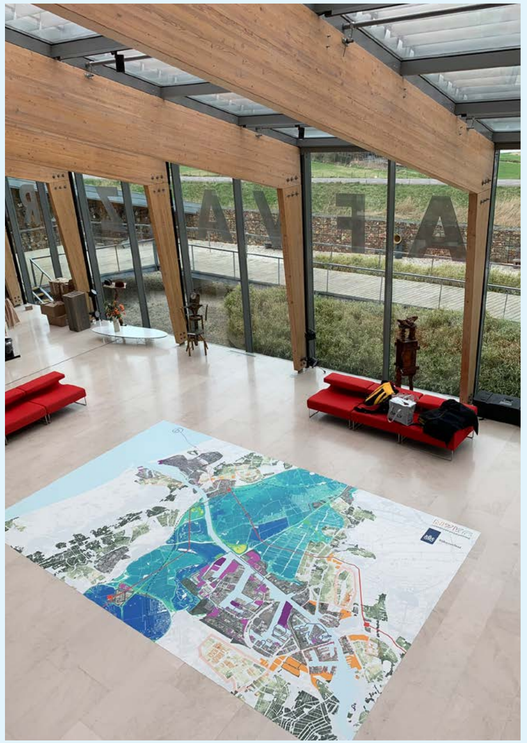




- Op 19 juli 2023 organiseerden we een sessie in de Broedmachine in Beverwijk, waarin natuur- en milieuorganisaties, ondernemersverenigingen, woningcorporaties en een reizigersvereniging deelden wat zij belangrijk vinden in het Noordzeekanaalgebied.
- In september en oktober 2023 is de integrale samenhang van het Ontwikkelperspectief Noordzeekanaalgebied uitgelegd en besproken in alle betrokken gemeenteraden en Provinciale Staten voor het ophalen van de wensen en opvattingen. Deze wensen en opvattingen geven een indicatie van de handelingsruimte van colleges bij het voorbereiden van besluitvorming de komende jaren en zijn dus belangrijk voor de uitvoering van deze gezamenlijke koers de komende decennia. Op 18 oktober 2023 kwamen bestuurders en partners wederom bij elkaar voor een tweede bestuurlijk atelier waarin bestuurlijke samenwerking als centraal stond.
- Het NZKG-congres van 10 november 2023 in SugarCity Halfweg stond inhoudelijk in het teken van het nieuwe Ontwikkelperspectief Noordzeekanaalgebied, en werd met een breed publiek van belangstellenden besproken.

Door alle gesprekken en de samenwerking tussen Rijk en regio is een proces ontstaan waarin partijen zijn gaan bewegen. Ze hebben het belang van de eigen dossiers onderdeel gemaakt van de integrale samenhang en ambities voor het hele Noordzeekanaalgebied.

Het Ontwikkelperspectief Noordzeekanaalgebied is het resultaat van dit proces. Het is nader afgestemd met het Rijk (onder anderen met de ministers van EZK, BZK en I&W) in het Bestuurlijk Overleg Leefomgeving van mei 2023. In het tweede en derde kwartaal van 2023 is overleg gevoerd met gemeenteraden, Provinciale Staten en het dagelijks bestuur van de waterschappen over het ontwikkelperspectief. Het vastgestelde Ontwikkelperspectief Noordzeekanaalgebied zal in het voorjaar van 2024 aan raden en Staten worden voorgelegd om het deze gemeenschappelijke strategie voor de komende jaren te onderschrijven.







Noten

1 *Ministerie van BZK, Nationale Omgevingsvisie (2020), p. 168*

2 *Ministerie van BZK, Programma NOVEX (2022), p. 13*

3 *Kamerbrief 'Programma's Uitvoering NOVEX en Mooi Nederland' van de minister voor VRO, 6 juli 2022*

4 *Rijk en Metropoolregio Amsterdam, 'Verstedelijkingsconcept 2050; Metropool van grote klasse met menselijke maat' (2021), p. 14*

5 *Zoals bedoeld in artikel 14 van het Besluit externe veiligheid inrichtingen (na de invoering van de Omgevingswet op 1 januari 2024: "Risicogebied")*

6 *Alles is landschap: haven- en industrielandschappen, stedelijke landschappen, en groene landschappen. Met de term 'het groene landschap' bedoelen wij al het landschap minus de haven- en industrielandschappen en de stedelijke landschappen.*

7 *Hiervoor is een 380-kv transformator nodig eventueel in combinatie met een aanlanding vanuit wind op zee.*

8 *Sommige functies gaan gepaard met externe veiligheidsrisico's. De opslag van benzine of waterstof bijvoorbeeld. Er zijn landelijk risicomaten opgesteld waarin staat opgenomen wat er wel en niet in de nabijheid van deze functies mogelijk is. Dat leidt tot ingetekende risico-contouren op de kaart. Ook in het Noordzeekanaalgebied zijn - aan de hand van deze landelijke risicomaten - risico-contouren bepaald. Met risicoruimte worden deze contouren bedoeld.*

9 *Beleidsbrief 'Een nationaal programma voor versnelde verduurzaming van de industrie' (24 maart 2023), ministerie van EZK, blz. 6. Zie ook de kaart van de nationale hoofdstructuur in de Nationale Omgevingsvisie, blz. 66. De andere vier zijn Noord-Nederland, Rotterdam-Moerdijk, Zeeland-West-Brabant en Chemelot in Limburg. De over het land verspreide industrie wordt wel als zesde cluster aangemerkt.*

10 *Henri de Groot, hoogleraar economie aan de Vrije Universiteit heeft deze ontwikkeling al vele malen aangekondigd op de 'State of the Union' van de Metropoolregio Amsterdam*

11 *Hiermee leveren we een bijdrage aan de volgende nationale programma's:*
- *Wateroverlast en zeespiegelstijging;*
- *Programma Energie Hoofdstructuur;*
- *Nationale Woon- en Bouwagenda;*
- *Nationaal Programma Circulaire Economie;*
- *Programma Infrastructuur Duurzame Industrie;*
- *Mooi Nederland;*
- *Nationaal waterstof programma;*
- *Nationaal werklocaties, ruimte voor economische activiteit;*
- *Water en bodem sturend;*
- *Nationaal programma verduurzaming industrie;*

die op hun beurt weer ten dienste staan van Europese programma's zoals bijvoorbeeld Fit for 55. In de uitvoeringsagenda, zie paragraaf 1.4 voor nadere toelichting, zal aandacht zijn voor de invulling van de nationale doelstellingen en hoe deze vorm krijgen in het NZKG

12 *De econoom Joseph Schumpeter (1883-1950) noemde dit proces 'creatieve destructie'.*

13 *Erasmus UPT (2023), De economische en strategische waarde van de havens in het NZKG, conceptversie februari 2023, blz. 11*

14 *Dat is ongeveer 2,5% van de werkgelegenheid en 3% van de toegevoegde waarde in de Metropoolregio Amsterdam. Zie hiervoor: Erasmus UPT (2023), De economische en strategische waarde van de havens in het NZKG, conceptversie februari 2023, blz. 11*

15 *Deze ambitie is opgenomen en uitgewerkt in het Nationaal Programma Circulaire Economie 2023-2030.*

16 *Havennota 2020-2030 'Agenda voor krachtige havens in een duurzame en digitale economie', ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, 2020, blz. 7*

17 *De aanpak van de energietransitie is onder meer uitgewerkt in de Cluster Energie Strategie (CES 2.0) voor het Noordzeekanaalgebied (2022) en het jaarlijkse Meerjarenprogramma Infrastructuur, Energie en Klimaat (MIEK) van het Rijk.*

18 *Respectievelijk de Cluster Energie Strategie (CES 2.0) voor het Noordzeekanaalgebied (2022) en het jaarlijkse Meerjarenprogramma Infrastructuur, Energie en Klimaat van het Rijk (MIEK) en van de provincie (pMIEK).*

19 *Voor het bevorderen van de productie en de toepassing van secundaire grondstoffen en biogrondstoffen in de koolstofketen. De aanwezige maakindustrie in het gebied zal moeten verduurzamen, en introduceert nieuwe productieprocessen. Verschillende EU regelgeving voor verpakkingen en producten geven de richting aan onder het Circular Economy Action Plan (onderdeel van de Green Deal).*

20 *Alle recente onderzoeken (t.w. Generation Energy (2022) Inventarisatie ruimte en milieucontouren energieprojecten NZKG, Buck, Vestigingsbeleid Noordzeekanaalgebied (2021) Bureau Buiten (2022)) geven aan dat er voldoende fysieke ruimte is in de haven- en industriegebieden van het Noordzeekanaalgebied voor de economische vraag indien de huidige ruimte voor steenkolenopslag die rond 2030 vrijkomt in Westpoort meegerekend wordt.*

21 *De berekening is op hoofdlijnen. Anno 2023 is er 335 hectare aan uitgeefbare ruimte (zie Monitor Ruimte-Intensivering Noordzeekanaalgebied 2023, p.8). Rond 2030 komt daar in Westpoort 108 hectare bij doordat steenkoolopslag beschikbaar komt. Gemiddeld wordt 20 hectare aan ruimte uitgegeven aan diverse functies (zie Buck (2021) en Bureau Buiten (2022)). 335+108= 443 hectare /20 betekent dat er voldoende ruimte beschikbaar is voor minimaal 22 jaar. Dat betekent dat het NZKG zeker tot 2040 voldoende uitgeefbare ruimte beschikbaar heeft. In deze som is nog niet bijgeteld: de (steenkool)ruimte die na de transitie van Tata Steel beschikbaar kan komen, en ruimte die wel vrij is in het gebied maar niet uitgeefbaar is zoals de ADM-werf van 43 hectare. Indien deze ruimte in de toekomst ingevuld kan worden met nieuwe functies dan is er ruimte beschikbaar voor een nog langere periode.*

22 *Nationaal Programma Energie Hoofdstructuur (PEH) is nog in ontwikkeling bij het ministerie van EZK. De vraagraming voor energietransitie per gebied wordt verwacht in de zomer van 2023.*

23 *Ontwerp-Programma Energiehoofdstructuur, Rijksoverheid (2023) p. 72.*

24 *Voor het versterken van het elektriciteitsnetwerk zijn ook veel extra onderstations nodig, die om ruimtelijke inpassing vragen in en nabij de stedelijke omgeving.*

25 *Het maximale scenario uit het Ontwerp-Programma Energiehoofdstructuur van 350 hectare is extreem maar zelfs dat zou ruimtelijk kunnen passen in het Noordzeekanaalgebied. Echter het is dan onwenselijk en onmogelijk om al deze onderdelen op Westpoort onder te brengen, omdat er dan ruimtelijke schaarste ontstaat voor nautische functies en circulaire bedrijvigheid. Door deze opgave ruimtelijk te verdelen past deze opgave wel. De eerste transformator op het voormalige Tata-terrein is al in aanbouw en in de toekomst volgen er meer die om inpassing vragen in het landschap. Op Westpoort wordt in maximale scenario 200 hectare benut voor energieinfrastructuur en na de transitie van Tata Steel komt er ruimte vrij die ingezet kan worden voor de energietransitie (75/100 ha). Als dit maximale scenario nodig is vraagt dit wel om ruimtelijk prioriteit te geven aan vestigingen die hier bijdragen aan deze nieuwe energiestructuur.*

26 *Onzekerheden/ variabelen van onderzoek van Ecorys betreffen: De ontwikkelingen van de wereldhandel en de mate waarin strategische grondstoffen bereikbaar zijn in relatie tot de milieu-impact bij de winning ervan elders; en onzekerheid over de mate waarin er op internationaal consensus wordt bereikt over de ontwikkeling van de circulaire economie en het level playing field.*

27 *Ecorys (2023) Transitie naar een circulaire economie in het Noordzeekanaalgebied. Circulair handelsperspectief voor een ruimtelijke inrichting van het NZKG in het kader van NOVEX.*

28 *Decisio (2023) MKBA Energiehaven.*

29 *Op 6 april 2023 heeft de Gemeenteraad van Zaanstad het Concept Perspectief Achtersluispolder vastgesteld waarbij onderscheid gemaakt wordt in drie zones. In Achtersluispolder-Zuid/Havenkwartier ligt de nadruk op het versterken en intensiveren van economische functies. In het Concept Perspectief pagina 19 staat over deze zone vermeld: 'Om investeringen van ondernemers mogelijk te maken zet Zaanstad hier voor een periode van 20 jaar niet in op verdere transformatie'*

30 *GE Energy (2022), Inventarisatie ruimte en milieucontouren energieprojecten NZKG, september 2022. P. 45.*

31 *Een risicogebied kan wel over kwetsbare gebouwen gelegd worden indien deze door bevoegd gezag als noodzakelijk voor het gebied worden beoordeeld.*

32 *Overleg hierover vindt ook plaats in het BO Industrie en Gezondheid.*

33 *Nota Zeehavens, provincie Noord-Holland, 2022, blz. 28*

34 *Cijfers uit Woondeal MRA (2023)*

35 *RIVM (2021), Blik op leefomgeving en gezondheid voor de Verstedelijkingsstrategie Metropoolregio Amsterdam vanuit beschikbare data en trends.*

36 *De Leefbaarometer van het ministerie van Binnenlandse Zaken geeft informatie over de leefbaarheid in alle buurten en wijken, waarbij leefbaarheid is gedefinieerd als de mate waarin de leefomgeving aansluit bij de voorwaarden en behoeften die er door de mens aan worden gesteld. Het geeft de situatie in de wijk weer, maar ook ontwikkelingen en achtergronden van de buurt. Om leefbaarheid in beeld te brengen wordt gebruik gemaakt van 100 indicatoren, onderverdeeld in 5 dimensies.*

37 *RIVM (2021), Blik op leefomgeving en gezondheid voor de Verstedelijkingsstrategie Metropoolregio Amsterdam vanuit beschikbare data en trends.*

38 *De stand van zaken m.b.t. de gezondheid is onderwerp van een aantal onderzoeken van RIVM, twee brieven van de provincie Noord-Holland aan de Staatssecretaris van I&W (14 april 2021 en 2 september 2021) en een brief van de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied aan de DG Milieu en Internationaal van het ministerie van I&W (1 april 2022)*

39 *Onderzoeksraad voor Veiligheid (2023), Industrie en Omwonenden p.8*

40 *Onderzoeksraad voor Veiligheid (2023), p 141.*

41 *Waarbij ook integraal gekeken wordt naar mobiliteit. Stedelijke vernieuwing/verdichting en gezonde leefomgeving maken integraal onderdeel uit van de opgaven. OV-frequenties van trein, pont en bus, maar ook naar het oplossen van de doorstroming van snelwegen A9/A22/A208 via de velserverbinding. Een betere pontverbinding (2e pont) en doorstroming van het Pontplein zijn van groot belang voor de hoofdfietsroutes in de IJmond en het bevorderen van duurzame mobiliteit.*

42 *Kamerbrief 'water en bodem sturend' van minister van I&W (25 november 2022)*

43 *Landschappelijke waarden en structuren zijn benoemd in de provinciale Leidraad Landschap en Cultuurhistorie en het provinciale document 'Bijzonder Provinciaal Landschap'.*

44 *Gemeentelijke Visie Haven 2020 – 2040 (p.38)*

45 *Algemene uitgangspunten over de relatie tussen het watersysteem en de ruimtelijke inrichting zijn vastgelegd in de kamerbrief 'Water en bodem sturend' van de minister van I&W (25 november 2022). Voor het Noordzeekanaalgebied is van bijzonder belang het lopende onderzoek naar een 'Toekomstbestendig watersysteem Amsterdam-Rijnkanaal/ Noordzeekanaal'. Specifiek voor het Ontwikkelperspectief NZKG is een ambtelijk Werkdocument opgesteld over Water en Klimaatadaptatie (maart 2023).*

46 *Deze raming komt uit de eerste voorlopige onderzoeken van Toekomstbestendig Watersysteem ARK-NZK. Specialisten geven mee dat deze prognose in de toekomst waarschijnlijk nog hoger zal uitvallen.*

47 *Lees hiervoor de Historische Wateratlas (2022) p.25 over 'het Oer-IJ, het raadsel van de zinkgaten en de suikerbieten'. En over het roerei van de Turkse ingenieur Güray die het gebied de naam Oer-IJ heeft gegeven.*

48 *Bron: Visie schone scheepvaart, Port of Amsterdam 2022.*

49 *Minister van EZK, 'Zomerbrief Maatwerk' 8 juli 2022*

50 *Bij verruiming gaat het om een nieuwe contouren voor omgevingsveiligheid inclusief aandachtsgebieden.*

51 *Door de invoering van de Omgevingswet op 1 januari 2024 worden rondom milieubelastende activiteiten van rechtswege aandachtsgebieden aangewezen (voor omgevingsveiligheid, geluid en luchtkwaliteit). Veel activiteiten gelieerd aan de energietransitie brengen aandachtsgebieden voort. Vanwege het intensief ruimtegebruik in het Noordzeekanaalgebied is het nodig dat de gemeenten in het Noordzeekanaalgebied niet bij voorbaat nieuwe (gemeentegrensoverschrijdende) aandachtsgebieden uitsluiten.*

52 *Conform de Transformatiestrategie uit 2017, de Visie Noordzeekanaalgebied 2040, en Omgevingsvisie Amsterdam 2050 (2022).*

53 *Omgevingsvisie Amsterdam 2050 (p.195)*

54 *Conversie is nodig om LOHC (de vloeibare, diesel-achtige vorm waarin waterstof wordt getransporteerd) terug te brengen tot waterstofgas. Dit is een van de technieken waar Port of Amsterdam op inzet.*

55 *De eerste fase van Haven-Stad betreft hier de delen 1a, 1b & fase 2 zoals beschreven de Ontwikkelstrategie Haven-Stad 2017.*

56 *Het Schone Lucht Akkoord is ondertekend o.a. door het Rijk, provincie Noord-Holland en de gemeenten Amsterdam, Beverwijk, Heemskerk, Velsen en Zaanstad. De gemeente Haarlemmermeer heeft niet getekend. https://www.schoneluchtakkoord.nl/schone-lucht-akkoord/*

57 *RIVM 'Gezondheid in de IJmond 2020'; 2022, blz 40: 'In gebieden met een hoge belasting door fijnstof van de basismetaalindustrie ervaren inwoners meer hinder en bezorgdheid dan in de laag belaste gebieden. In 2020 wordt er meer hinder en bezorgdheid ervaren dan in 2012 en 2016, met name stof, roet en rookhinder en bezorgdheid over de woonsituatie in de nabijheid van bedrijven/industrie. In de hoog belaste gebieden ervaren minder inwoners hun gezondheid in 2020 als (zeer) goed dan in laag belaste gebieden. Ook hebben inwoners van hoog belaste gebieden vaker chronische aandoeningen, zoals COPD, hoge bloeddruk en hart- en vaatziekten, dan in laag belaste gebieden. Er is geen duidelijke trend te onderscheiden in het vóórkomen van chronische aandoeningen in 2012, 2016 en 2020. Wel is er in de afgelopen tien jaar sprake van een geleidelijke daling in de concentraties fijnstof en stikstofdioxide in de IJmond. Daarmee worden de concentratieverschillen tussen de verschillende blootstellingsgebieden kleiner, maar de gebieden nabij het Tata Steel-terrein blijven zwaarder belast dan gebieden verder weg. Al wordt de lucht schoner in de IJmond, de lucht is nog niet gezond.'*

58 *Kamerbrief 'water en bodem sturend' van minister van I&W (25 november 2022)*

59 *Het prijsmechanisme helpt om de markt de stimuleren om spaarzamer om te gaan met het gebruik van schaarse middelen zoals zoetwater.*

60 *Minister van Infrastructuur en Waterstaat heeft samen met de Minister van EZK en BZK via zijn kamerbrief van 4 oktober 2023, over het onderzoeksrapport Houtrakpolder, aangeven welke onderdelen nodig zijn voor een definitief besluit over de toekomst van de Houtrakpolder: Er is inzicht nodig in de (financiële) haalbaarheid van verschillende varianten, én het is ook belangrijk om te onderzoeken hoe verschillende functies gecombineerd kunnen worden, zoals bijvoorbeeld ook de mogelijkheid te van een piekwaterberging in een havenbekken zoals aangedragen door het Ministerie van I&W. De verdere uitwerking zal de komende jaren plaats vinden en vraagt een duidelijke bestuurlijke afweging en keuze. In het onderzoeksrapport van Deloitte 'Onderzoek Voorwaarden Havenbekken Houtrakpolder' zijn verschillende uitdagingen in kaart gebracht, voortkomend uit de wijze waarop stakeholders invulling willen geven aan de verschillende voorwaarden. Deze uitdagingen worden meegegeven aan het NOVEX-NZKG om verder te analyseren, afwegingen te maken en uiteindelijke keuzes voor te bereiden voor definitieve bestuurlijke besluitvorming in de toekomst.*

61 *De regeling is nog in ontwikkeling bij EZK en wordt in voorjaar 2024 verwacht. Deze zal waarschijnlijk ook financiële mogelijkheden bieden voor projecten op het gebied van leefbaarheid en economische stimulering in relatie tot de inpassing en doorwerking van Wind op Zee voor effecten die voor 2030 gaan plaatsvinden.*

Bestuurlijke verantwoording

Bestuurlijk verantwoordelijk voor de NOVEX-aanpak NZKG:

Micky Adriaansens	Minister van Economische Zaken en Klimaat
Esther Rommel	Gedeputeerde Provincie Noord-Holland

Product is vastgesteld in het Bestuursplatform NZKG,
de bestuurlijke opdrachtnemer van de NOVEX-aanpak NZKG:

Esther Rommel	Gedeputeerde Provincie Noord-Holland/ Voorzitter
Hester van Buren	Wethouder gemeente Amsterdam
Brigitte van den Berg	Wethouder gemeente Beverwijk
Jurgen Nobel	Wethouder gemeente Haarlemmermeer
Aad Schoorl	Wethouder gemeente Heemskerk
Jeroen Verwoort	Wethouder gemeente Velsen
Stephanie Onclin	Wethouder gemeente Zaanstad
Koen Overtoom	CEO Port of Amsterdam
Peter van de Meerakker	Directeur Zeehaven IJmuiden
Tom Eussen	Managing Director Tata Steel
Tjeerd Roozendaal	Hoofdingenieur-directeur Rijkswaterstaat
Jurgen Geelhoed	Regiomanager Ministerie van Economische Zaken en Klimaat

Product is bestuurlijk voorbereid in de Bestuurscommissie Ruimte NZKG:

Esther Rommel	Gedeputeerde Provincie Noord-Holland/ Voorzitter
Reinier van Dantzig	Wethouder gemeente Amsterdam
Ali Bal	Wethouder gemeente Beverwijk
Jurgen Nobel	Wethouder gemeente Haarlemmermeer
Ani Zalinyan	Wethouder gemeente Heemskerk
Jeroen Verwoort	Wethouder gemeente Velsen
Stephanie Onclin	Wethouder gemeente Zaanstad
Koen Overtoom	CEO Port of Amsterdam
Peter van de Meerakker	Directeur Zeehaven IJmuiden
Albert Kassies	Director New Energy Tata Steel
Bregje van Beekvelt	Directeur Netwerkontwikkeling Rijkswaterstaat
Bea de Buisonjé	Lid Dagelijks Bestuur Waterschap Amstel, Gooi en Vecht
Klazien Hartog	Hoogheemraad bij Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier
Bas Knapp	Hoogheemraad bij Hoogheemraadschap van Rijnland
Jurgen Geelhoed	Regiomanager Ministerie van Economische Zaken en Klimaat



Het Ontwikkelperspectief Noordzeekanaalgebied is voorbereid in de Bestuurscommissie Ruimte NZKG in overleg en met steun van de Bestuurscommissie Energietransitie NZKG.

Colofon

Kernteam:

William Stokman	Projectleider
Jeroen Bakker	Projectleider voor het Rijk
Yolanda van Diepen	Projectsecretaris
Jurjen Tjarks	Stedebouwkundig Ontwerp
Martijn Veenstra	Stedebouwkundig Ontwerp
Anne Jans	Geodata specialist
Maurits Bongenaar	RO-adviseur

Met steun van:

PosadMaxwan:
Froukje van de Klundert
Jos Kenter
Emile Revier

Westerlengte:
Peter Paul Witsen

Beeldmateriaal
(tenzij anders vermeld)
PosadMaxwan

Fotografie:
Theo Baart

Foto's proces:
Wouter Zaalberg
Yolanda van Diepen

Dit product is tot stand gekomen met bijdragen van:

André Blikman	Ministerie van IenW
André Bol	Hoogheemraadschap van Rijnland
André van Eijk	Provincie Noord-Holland
Annebel te Pas	Port of Amsterdam
Ard Wolters	Rijkswaterstaat (WNN)
Arny Plomp	Provincie Noord-Holland
Barbara Schmitt	Gemeente Velsen
Bart Wiegmans	Provincie Noord-Holland
Bas van de Pas	Provincie Noord-Holland
Birte Querl	Provincie Noord-Holland / MRA
Boris Buffing	Provincie Noord-Holland
Camiel van Drimmelen	Gemeente Amsterdam
Debby Kostandy	Gemeente Velsen
Donald Voskuil	Tata Steel Nederland
Eduard de Visser	Port of Amsterdam
Elise Bos Eyssen	Recreatiegebied Spaarnwoude
Erwin Baltus	Gemeente Heemskerk
Erwin de Groot	Hoogheemraadschap van Rijnland
Estée Heg	Gemeente Heemskerk
Femke Swan	Programmabureau NZKG
Fleur Meijer	Provincie Noord-Holland
Günay Yilmaz	Provincie Noord-Holland
Hans van Helden	Provincie Noord-Holland
Hans van Wijk	Gemeente Amsterdam
Hans Vonk	Provincie Noord-Holland
Helen Nelemans	Omgevingsdienst NZKG
Hugo Hegeman	Rijkswaterstaat (WNN)
Inge Koolen	Ministerie IenW
Ingrid Post	Programmabureau NZKG
Ivon Soldaat	Provincie Noord-Holland
Joost Dunselman	Gemeente Zaanstad
Jort van Aken	Gemeente Amsterdam
Lex Brans	Provincie Noord-Holland / MRA
Lousanne Boeijen	Programmabureau NZKG
Marcel Steeman	Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier
Manja Touber	Omgevingsdienst NZKG
Mare de Wit	Rijkswaterstaat (WNN)
Marjo Schlaman	Provincie Noord-Holland
Mark Lammertink	Gemeente Haarlemmermeer
Maurik van Hal	Provincie Noord-Holland
Merijn Vroonhof	Gemeente Amsterdam
Mike Rumping	Gemeente Velsen
Miranda Jonker	Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier
Mirte Rozemond	Gemeente Zaanstad
Philip Stohr	Port of Amsterdam
Raymond Dubos	Port of Amsterdam
Rob Kroeze	Waternet / Waterschap Amstel, Gooi en Vecht
Robert Drooghmans	Ministerie van BZK
Rogier Baars	Provincie Noord-Holland
Saskia Hoogstraten	Gemeente Amsterdam
Suzanne Bleijenberg	Gemeente Zaanstad
Tom Meijerink	Gemeente Zaanstad
Vera Mulder	Ministerie van IenW
Victor Koopman	Gemeente Amsterdam
Wies Thesingh	Provincie Noord-Holland
Wouter Hol	Gemeente Beverwijk
Wouter Pietersma	Ministerie IenW
Yvette Moulijn	Omgevingsdienst NZKG

2023

Vogelvlucht van het huidige Noordzeekanaal met daarop de elementen uit het Ontwikkelperspectief, zo'n 150 jaar later.







noordzeekanaalgebied