www.noordzeekanaalgebied.nl



Ontwikkelperspectief Noordzeekanaalgebied

Samen sturen op transities van nationaal belang

Product van de NOVEX-aanpak NZKG, concept #3, versie 21 september 2023

Inhoudsopgave

Bestuurlijke opdracht 3
Korte versie van het Ontwikkelperspectief Noordzeekanaalgebied 4

H1 Nieuw perspectief 11
1.1 Verschillende transities tegelijk 12
1.2 NOVEX-aanpak NZKG 14
1.3 Regionale samenwerking 16
1.4 Een gezamenlijke richting voor verdere ontwikkeling 18
1.5 Leeswijzer 19

H2 Haven- en industriegebieden 20
2.1 Economische waarden 21
2.2 Opgaven 21
2.3 Ambitie 22
2.4 Wat is er nodig voor deze ambitie? 24

H3 Stedelijke omgeving 31
3.1 Stedelijke omgeving 32
3.2 Opgaven 32
3.3 Ambitie 35
3.4 Wat is nodig voor deze ambitie? 37

H4 Landschap en watersysteem 40
4.1 Landschap en watersysteem 41
4.2 Opgaven 43
4.3 Ambitie 47

H5 Onze koers 49
5.1 Snelle economische transitie 50
5.2 Gezondere leefomgeving 59
5.3 Klimaatadaptieve landschappen 63
5.4 Eén koers, één gemeenschappelijk richting 71

H6 Samenwerking 79

Proces van totstandkoming 81
Noten 83
Colofon 85

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), deze werd nader 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 van 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 bijbehorende uitvoeringsagenda en regionale investeringsagenda uitgewerkt voor de zomer van 2025. Het ontwikkelperspectief zelf wordt herijkt in 2027, waarna het wordt verwerkt bij de actualisatie van de provinciale Omgevingsvisie in 2028. De partijen die betrokken zijn bij het maken van 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.

Korte versie van het Ontwikkelperspectief Noordzeekanaalgebied

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 gebied 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 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 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, zoals verzilting, en 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 de richting die wij de komende jaren gaan uitwerken.

Het ontwikkelperspectief begint bij de ontwikkeling van een nieuwe drager voor dit gebied; het Noordzeekanaalgebied wordt deel van de nieuwe 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 van 23 hectare 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 aansluitingen van zeekabels naar het Noordzeekanaalgebied en 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 elektrolysers 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 spreken het

Rijk aan voor verbetering van wet- en regelgeving.

Voor de aanleg van deze nieuwe energiehoofdstructuur is naar schatting 60 tot 350 hectare aan fysieke ruimte nodig. Wanneer we optimaal gebruik maken van de fysieke ruimte in de haven- en industriegebieden, is er voldoende ruimte in het Noordzeekanaalgebied. Na de transitie van Tata Steel komt in Westpoort in Amsterdam ruimte vrij, die nodig is voor onderdelen van de nieuwe hoofdstructuur. Dit kan alleen als deze ontwikkelingen zich goed verhouden tot de ambities voor een gezondere leefomgeving in de IJmond.

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 kan. De beschikbare risico ruimte kan worden geborgd met de nieuwe vaststelling van een veiligheidscontour[5]. Daar waar deze veiligheidscontour 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 voor de toekomst. 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 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 een dergelijke aanpak nog. 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 teveel 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 het versterken van het water- en bodemsysteem en natuurwaarden en het vergroten van de biodiversiteit. Bij noodzakelijke ruimtelijke inpassingen, zoals transformatoren voor het elektriciteitssysteem, houden we rekening met een goede landschappelijk inpassing, herstel van ecologische en recreatieve verbindingszones en het bijdragen aan ecologisch herstel.

Rijk en regio zetten dit ontwikkelperspectief nadrukkelijk in om het groene landschap te versterken. Specifiek voor de Houtrakpolder, waar nog een ruimtelijke reservering ligt voor een mogelijk havenbekken in de toekomst, zet het ontwikkelperspectief een eerste stap in een andere richting waarin een nieuw havenbekken niet meer nodig is. De diepe, verzilte Houtrakpolder is mogelijk een strategische plek voor toekomstige waterberging in combinatie met ecologische versterking en, indien klimaatadaptief ontwikkeld, een 380 kV transformator die belangrijk is voor de verduurzaming van de industrie.

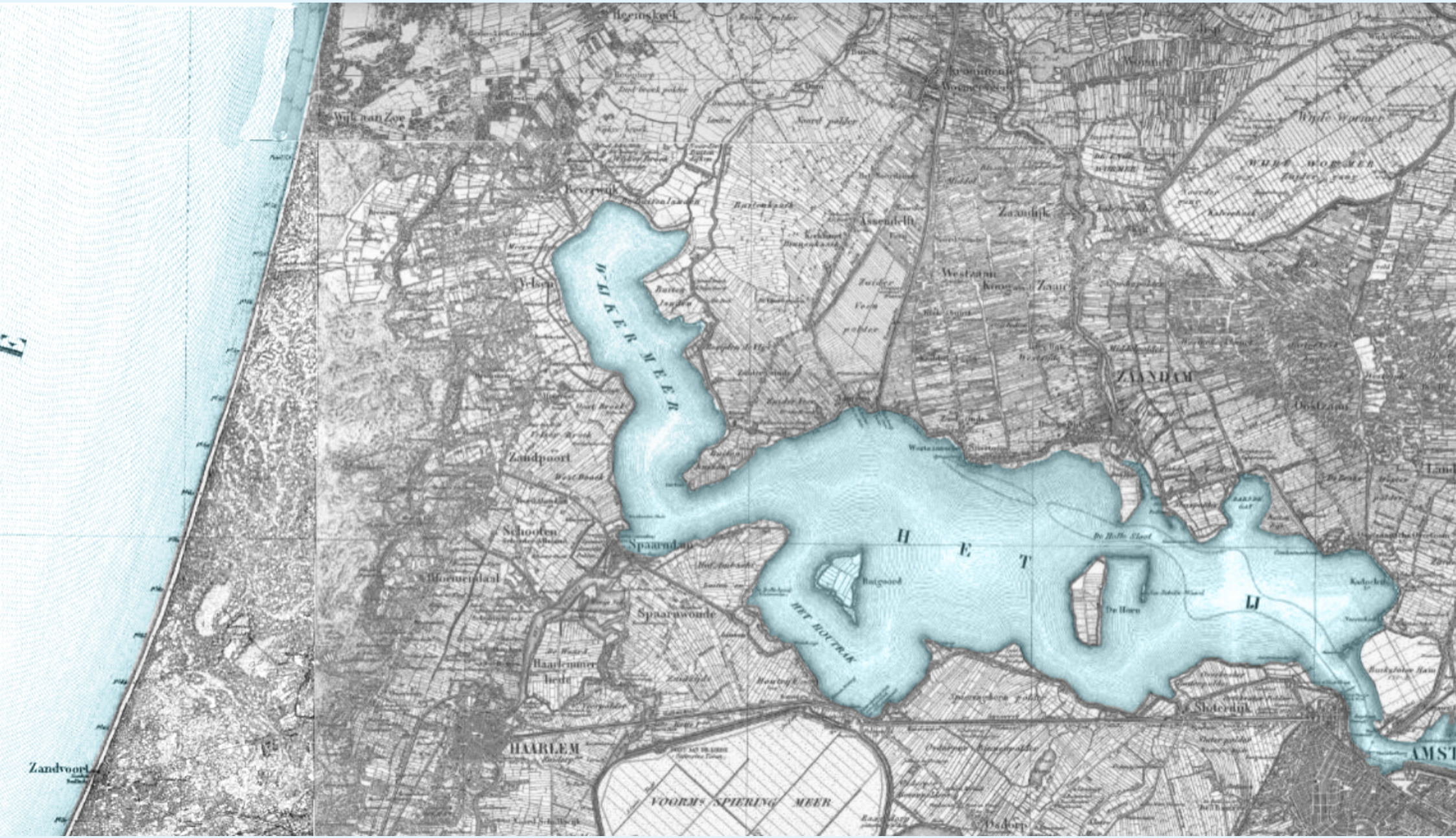
De reservering voor een havenbekken kan pas worden opgegeven als onderdelen van dit Ontwikkelperspectief Noordzeekanaalgebied (bijna) zijn gerealiseerd. De voorwaarden voor het definitief opgeven van deze reservering zijn:

- Er is voldoende ruimte voor inpassing van de energietransitie, en cruciale delen daarvan zijn al in het landschap ingepast, waarbij versterking van het landschap wordt gerealiseerd;
- Er is voldoende nautische en fysieke ruimte in de haven- en industriegebieden;
- Er is voldoende milieuruimte (met name risicoruimte) vrijgemaakt voor de energie- en circulaire transitie;
- De Energiehaven is gerealiseerd en de plus-ambitie voor later is een realistisch vervolg.

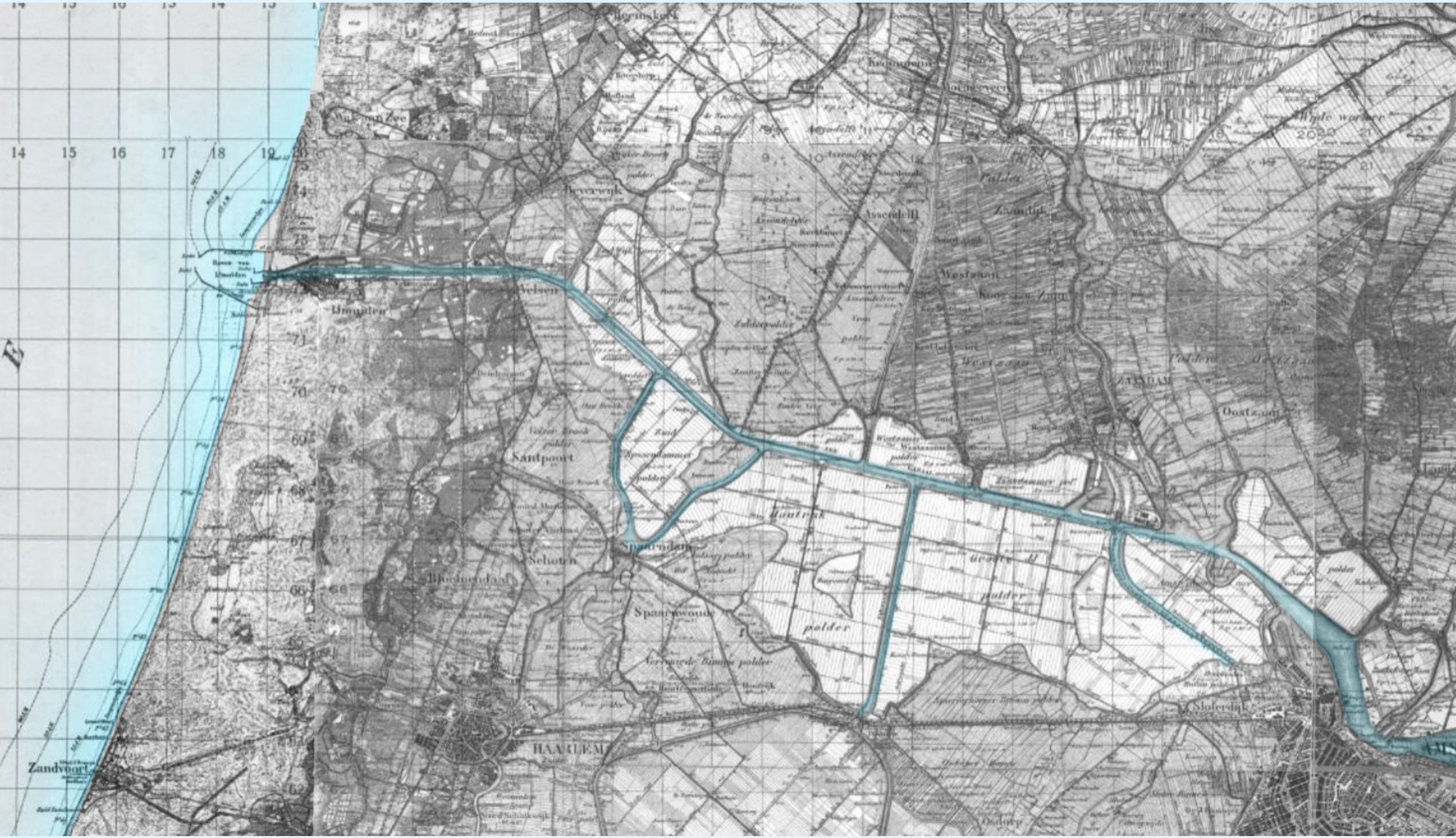
Met deze onderdelen gaat de regio aan de slag. In 2027 actualiseren wij Ontwikkelperspectief Noordzeekanaalgebied, omdat de dynamiek in het Noordzeekanaalgebied groot is en bijsturen nodig is in een snel veranderende wereld.

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 samenwerken en coördinatie kan in het Noordzeekanaalgebied in de toekomst meer maatschappelijke waarde worden gerealiseerd.

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.



Het Noordzeekanaalgebied in 1870, bron topotijdreis, bewerkt door gemeente Amsterdam



Het Noordzeekanaalgebied in 1920, bron topotijdreis, bewerkt door gemeente Amsterdam



Het Noordzeekanaalgebied in 1975, bron topotijdreis, bewerkt door gemeente Amsterdam



Het Noordzeekanaalgebied in 2022, bron topotijdreis, bewerkt door gemeente Amsterdam

H1 Nieuw perspectief



1.1 Verschillende transities tegelijk

Het Noordzeekanaalgebied is één van de vijf grote industriële clusters van Nederland. 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 groot 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.

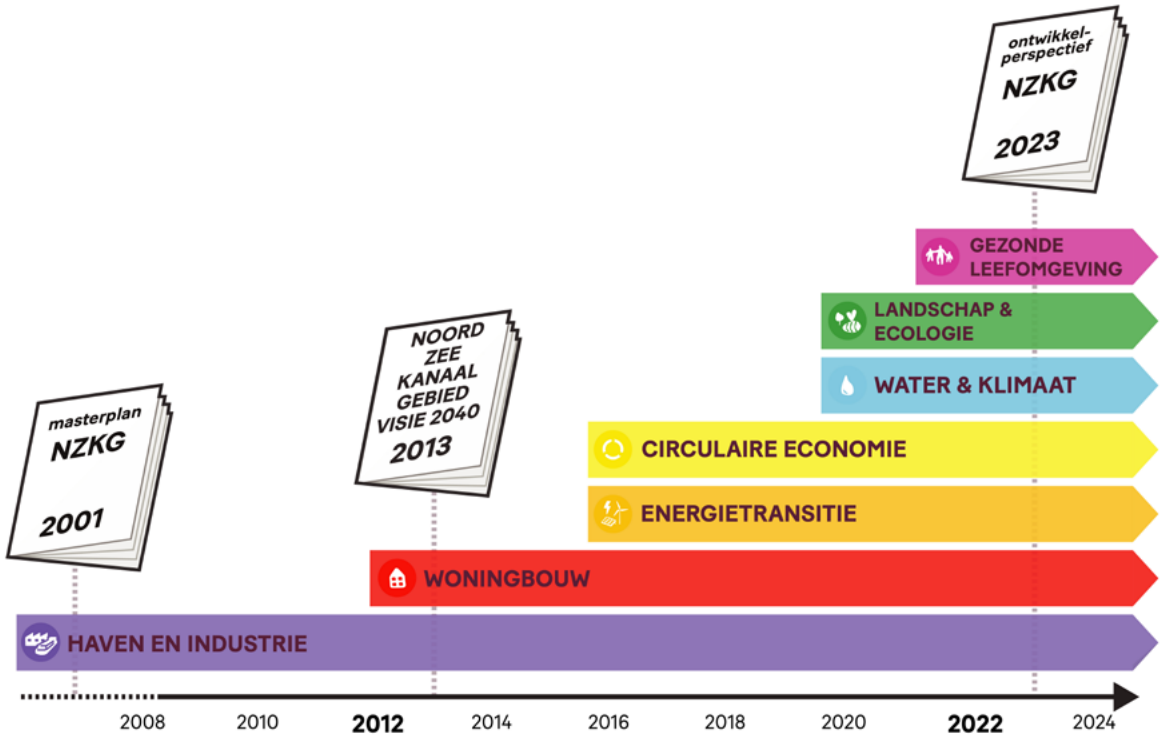
Een belangrijke opgave waar Rijk en regio al hard aan werken is de energietranstie. Hiervoor zijn grote investeringen en veel ruimtelijke inpassingen nodig: grote windparken in zee, aansluitingen van zeekabels naar dit gebied, forse transformatoren om het elektriciteitsnet te versterken, havens voor waterstof import, electrolysers voor waterstofproductie, en fabrieken voor groene circulaire brandstoffen. Naast deze verduurzaming naar groene brandstoffen maken bedrijven en industrie ook een ontwikkeling door 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 grote economische groei en consumptie zijn voorbij en structurele tekorten op de arbeidsmarkt beperken onze economische ontwikkeling. Dit maakt economische transitie niet eenvoudiger[6], maar de havenfunctie is en blijft wel een unieke en bepalende factor van dit gebied.

Door schaarste aan woningen is woningbouw een hoge prioriteit. Een deel van de havengebieden en bedrijventerreinen zijn in beeld als toekomstige bouwlocatie voor ongeveer de bouw van ongeveer 110.000 woningen in transformatiegebieden, zoals in Haven-Stad (Amsterdam), de Achtersluispolder en het Hembrugterrein (Zaandam) 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 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. Beschikbaarheid van zoet water is niet meer vanzelfsprekend, net als de toevoer van voldoende 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, versterken van natuurwaarden en vergroten van de biodiversiteit.





Masterplan NZKG (1995 & 2001)

Centraal staat het belang van haven- en industriegebieden



Visie NZKG 2040 (2013)

2 opgaven centraal
- Haveneconomie (internationale concurrentiepostie)
- Woningbouw aan randen gebied



Ontwikkelperpectief NZKG (2023)

7 geïntegreerde opgaven

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, moeten 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 de waarde en bescherming van het groene landschap met zijn natuurwaarden en recreatiegebieden, en de toekomstige behoefte aan ruimte voor waterberging en extra ruimte voor de energie- en 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 en zijn ze 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[7]. Het Ontwikkelperspectief Noordzeekanaalgebied 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 transitie-opgaven de komende jaren door te voeren is een integrale samenhangende aanpak nodig op tenminste de volgende zeven thema's:



Stedelijke leefomgeving

1. Gezonde leefomgeving
2. Woningbouw

Haven- en industriegebieden

3. Energietransitie
4. Circulaire economie
5. Haven en industrie

Landschap en 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

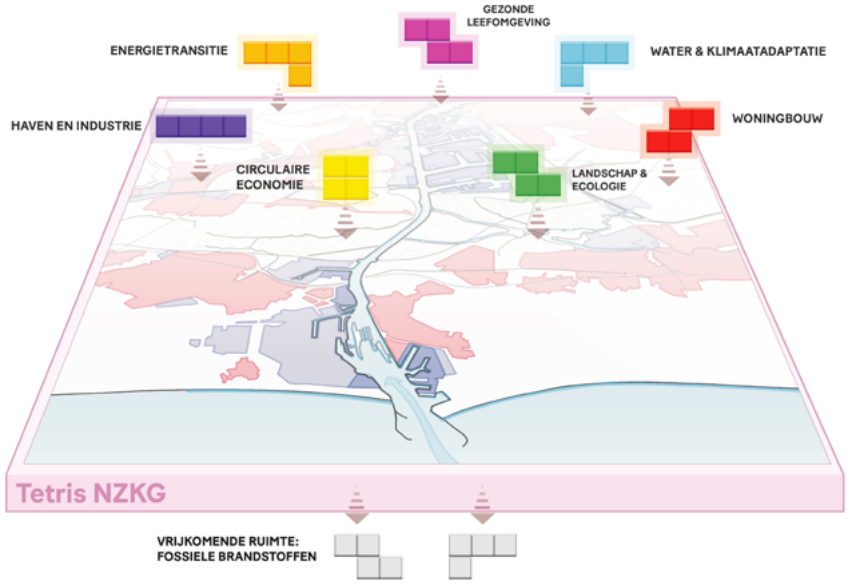
werkgelegenheidsgroei en het economisch verdienvermogen van Nederland. In de daaropvolgende Visie NZKG 2040 (2013) werd deze scope aangevuld met woningbouw, met name de transformatieplannen in de haven- en industriegebieden.

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 de Noordzeekanaalgebied. Ook hier is sprake van een transitie, voor zowel personen- als voor 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 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 interactie van gevaarlijke stoffenroutes met omliggende bebouwing.

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 minimaal 10 en in het maximale scenario 25 maal groter geworden, zijn technieken voor waterstof nog in ontwikkeling en werken signalen van klimaatverandering als ruimtelijke gamechangers in het gebied. Door de hoge dynamiek in het gebied en een context van grote onzekerheid zal stapsgewijs en adaptief langs een aantal transitiepaden, zoals een afbouwstrategie, gewerkt moeten worden. 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.



Multiplayer Tetris Game

Om de dynamiek en het 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 een 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[8]. De zevende opgave, een gezonde leefomgeving, creëert een context van eisen en verwachtingen voor alle nieuwe opgaven op het gebied van veiligheid, leefbaarheid en gezondheid en is daarmee randvoorwaardelijk voor de invulling van de andere zes opgaven. Het 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. Door te snelle verplaatsing van bedrijven naar de resterende ruimte in havengebieden blijft er onvoldoende fysieke en milieuruimte over voor het inpassen van de energie- en circulaire transitie. Dit levert een conflict op met de opgaven voor klimaatadaptatie, water en landschap en het beschermen van natuurwaarden en ruimte voor recreatie.

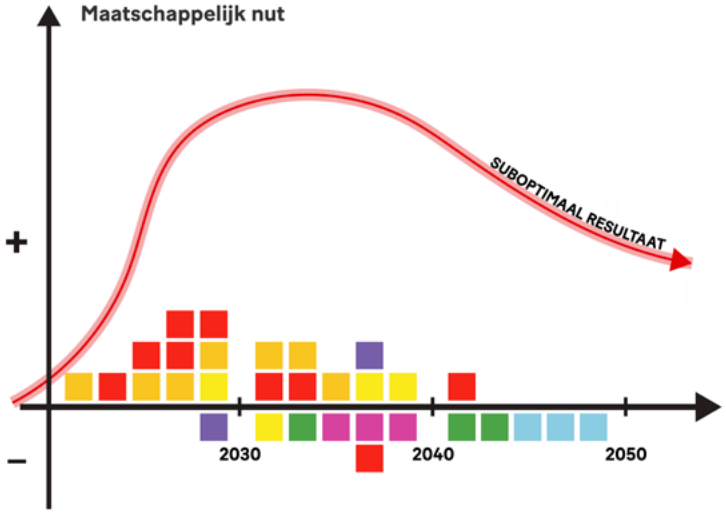
1.3 Regionale samenwerking

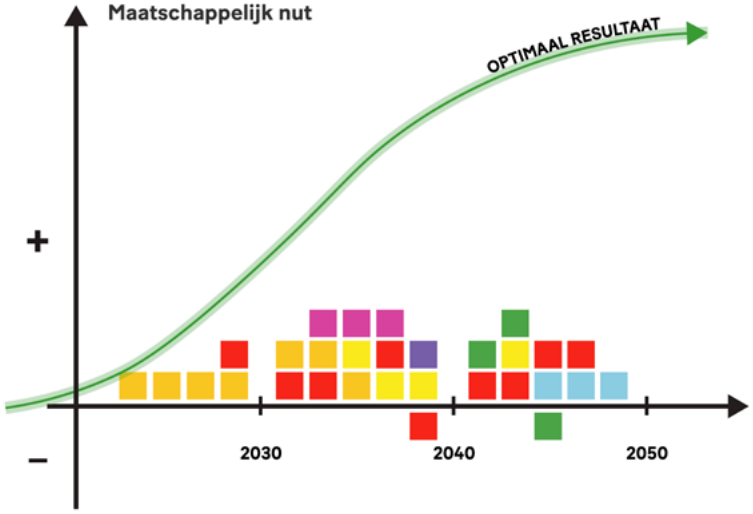
De economie van de speltheorie laat zien dat als partijen een spel met sterke onderlinge afhankelijkheden, zoals in het Noordzeekanaalgebied, spelen vanuit eigenbelang, de uitkomsten voor de maatschappij suboptimaal zijn. Als partijen elkaar vertrouwen en bereid zijn tot samenwerking ontstaan kansen 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 optimalere 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'.

- Energietransitie
- Circulaire economie
- Woningbouw
- Gezonde Leefomgeving
- Landschap en Ecologie
- Water en Klimaatadaptatie
- Haven en Industrie





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

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 sleutelrichtingen en deze verder te verkennen en uit te werken. Deze sleutelrichtingen vormen een integraal pakket waarmee betekenisvolle stappen worden gezet in de transities. Daarnaast agendeert het Ontwikkelperspectief instrumentarium en ontwikkelprincipes om deze integrale aanpak vast te houden voor de langere termijn.

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 raden, staten en de algemene besturen van waterschappen. Het Ontwikkelperspectief is daarmee een bouwsteen die gemeenteraden, Provinciale 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 het uitvoeringsprogramma NOVEX-NZKG (2024-2027), kunnen deze via de provinciale Omgevingsvisie worden bekrachtigd.

Na vaststelling van dit ontwikkelperspectief worden een uitvoeringsagenda en een investeringsagenda uitgewerkt. In de uitvoeringsagenda wordt in kaart gebracht op welke ontwikkelingen en afbouwstrategieën in de periode 2024-2027 gestuurd moet worden en wie daarvoor op welk moment een besluit moet nemen. Ook de hierbij behorende tijdlijnen worden daarbij verkend, met relaties naar de NOVEX-MRA en de nieuwe Nota Ruimte. De investeringsagenda brengt in kaart welke financiële stromen kunnen worden aangesproken om het ontwikkelperspectief te realiseren.

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.

Deze koers zal om de vier jaar geactualiseerd worden, omdat er in dit gebied zoveel speelt en kan veranderen. Of de ingezette koers moet worden verbeterd, bijgesteld, of zelfs herzien moet worden, blijkt in 2027 bij de eerste actualisatie van dit Ontwikkelperspectief Noordzeekanaalgebied.

H2 Haven- en industriegebieden



2.1 Economische waarden

Het Noordzeekanaalgebied is één van de vijf grote industriële clusters in Nederland.[9] De zeehavens in het gebied en het verbindende kanaal naar de zee en het achterland zijn de dragers voor een sterke industriële ontwikkeling. 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 en de opkomende en toenemende aanleg van windparken op zee en de typische havenfuncties van transport, op- en overslag en logistiek.[10]

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 belangrijk rol in zowel de nationale, Europees en internationale 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 geopolitieke ontwikkelingen in Oekraïne verder aan belang is toegenomen. Het Noordzeekanaalgebied heeft naast een handelsfunctie ook een strategische functie op gebied van energie leveringszekerheid.

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. Dat is ongeveer 2,5% van de werkgelegenheid en 3% van de toegevoegde waarde in de Metropoolregio Amsterdam.[11]

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 van grote economische dynamiek: hoge CO_2 uitstoot en het gebruik van grondstoffen gaan het ecologisch plafond te boven. Uitstoot van schadelijke stoffen (onder andere stikstof en fijnstof), geurhinder en geluidsoverlast tasten een gezonde leefomgeving aan en hebben negatieve gevolgen voor de biodiversiteit. De economie van haven- en industrie is nu nog gebaseerd op fossiele energiebronnen en dat vraagt een grote economische transitie van bedrijfsleven en industrie. Hier spelen vier opgaven die aansluiten bij nationaal geformuleerde doelstellingen:

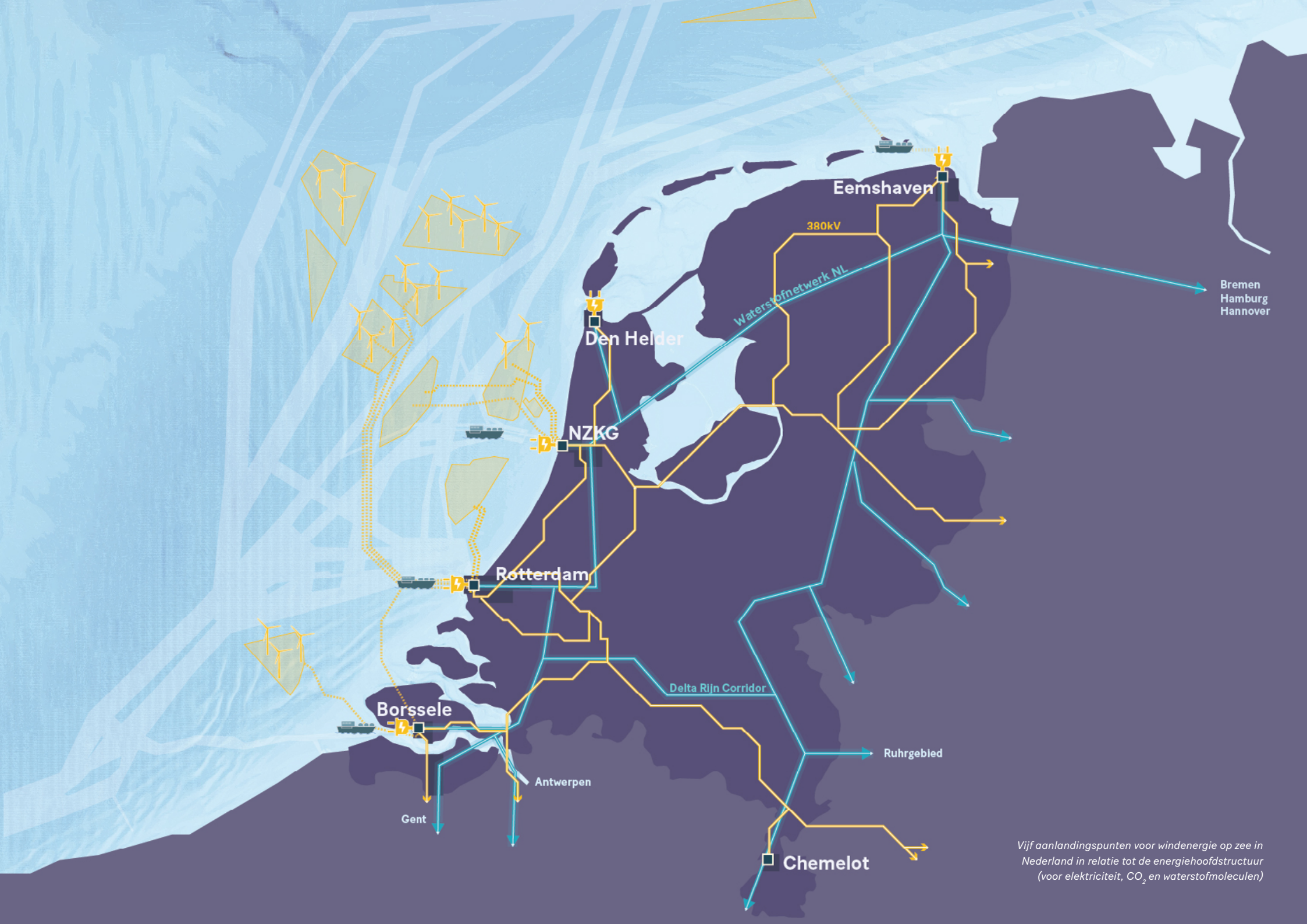
a. Er zijn Europese afspraken gemaakt over het doorvoeren en versnellen van de energietransitie, waarbij de nationale doelstelling is om de uitstoot van CO_2 in 2030 met 55% terug te dringen ten opzichte van 1990 en om in 2050 CO_2-neutraal te zijn.
b. Voor circulaire economie is de nationale ambitie, in navolging van Europese afspraken, dat het grondstoffengebruik voor onze productie en consumptie in 2050 is teruggebracht binnen de planetaire grenzen.[12]
c. 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.'[13]
d. Het terugdringen van de schadelijke effecten van de havens en industrie op de directe leefomgeving. Deze opgave wordt ingegaan in hoofdstuk 3.

2.3 Ambitie

Deze (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 grote transformator in Beverwijk waar de groene windenergie aan land komt, de 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 de Port of Amsterdam om de steenkolenoverslag in de haven van Amsterdam te sluiten vanaf 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.

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)[14], het Meerjarenprogramma Infrastructuur Energie & Klimaat (MIEK), het provinciaal Meerjarenprogramma Infrastructuur Energie & Klimaat (pMIEK) en de bijbehorende versnellingstafels en regionale roadmaps.[15] 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,



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

waarbij in de haven- en industriegebieden sprake is productie, transport en opslag van deze nieuwe energiedrager. In combinatie met andere stromen zoals warmte/stoom, ccs/ccu 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 van 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 (zoals Bunge) en krijgen daarmee een geheel nieuw bedrijf 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:

a. de productie van synthetische (groene) brandstoffen,[16]
b. scheiding van materialen die voor hergebruik beschikbaar komen,
c. de productie van groen circulair staal.

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:

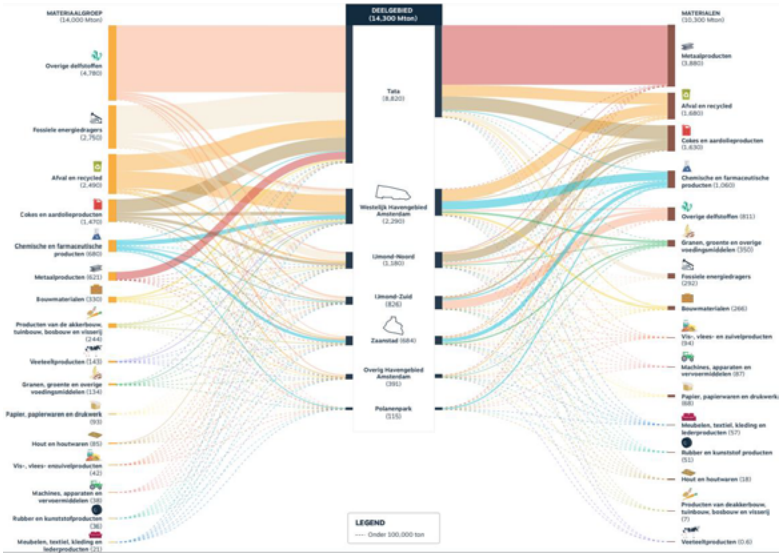
1. voldoende fysieke vestigingsruimte in de haven- en industriegebieden;
2. voldoende milieuruimte;
3. 1de havens moeten goed functioneren, met betrouwbare achterlandverbindingen.

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[17] geven aan dat zelfs bij hoge economische groei de komende twintig jaar voldoende ruimte beschikbaar is in de haven- en industriegebieden in het Noordzeekanaalgebied[18], 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 bestaand(e) ruimte(gebruik) en ruimtebehoefte. 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.



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

Ruimte voor energietransitie

De ruimtelijke beelden van bovengenoemde rapportages passen bij de nieuwste verwachtingen vanuit het nationale Programma Energie Hoofdstructuur (PEH). In het PEH[19] 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[20], waarbij onderdelen voor het versterken van het elektriciteitsnet in het groene landschap om ruimte zullen vragen[21]. Naast Westpoort, waar ook ruimte moet worden gegeven aan circulaire bedrijven en verplaatsende havengebonden bedrijven, kan op termijn wellicht ook ruimte gevonden worden op het terrein van Tata Steel voor onderdelen van de energietransitie. Voor de omgeving is het belangrijk dat hierbij de milieubelasting wordt gereduceerd. Als deze transitie slaagt, komt op termijn fysieke en milieuruimte vrij op het terrein van Tata Steel die mogelijk ingezet kan worden voor de energietransitie.

Ruimte voor circulaire economie

Terwijl het doel van circulaire economie, reductie van het primaire grondstoffengebruik, helder is, leveren onze onderzoeken naar de ruimtelijke impact van circulaire economie nog geen duidelijk beeld op over de totale fysieke ruimte die in de toekomst nodig is[22]. Het onderzoek[23] dat voor de NOVEX-NZKG is verricht 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, en welke bedrijven de beste synergie ontwikkelen in het Noordzeekanaalgebied, en welke circulaire processen uitgevoerd worden door bedrijfsketens buiten 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 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 voor windparken
In de Nederlandse energietransitie speelt de opwek van energie middels windparken op zee een belangrijke rol. Het Rijk streeft naar 21GW opgesteld vermogen in 2030, 50GW opgesteld vermogen in 2040 en uiteindelijk 70GW opgesteld vermogen in 2050. De eisen aan havens en kaden om deze parken aan te leggen 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 de windmolens, dat ook de Nederlandse Energietransitie dreigt te vertragen.[24]
De IJmond biedt voor de offshore, met name in de havengebieden ten westen van de Zeesluis, een uitstekende uitvalsbasis voor installatiehavens voor het bouwen en onderhouden van nieuwe windparken. Op dit moment vraagt de offshore veel meer ruimte in de Zeehaven IJmuiden dan beschikbaar is. Om in deze specifieke behoefte te voorzien wordt er door Rijk en regio gewerkt aan de transformatie van het slibdepot van de Averijhaven tot Energiehaven als installatiehaven voor de offshore 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 geschikt is voor alle bedrijven. Voor bedrijven die ruimte zoeken op droge bedrijventerreinen, omdat ze geen haven- of kadegebonden functies hebben, is beschikbare vestigingsruimte in de Metropoolregio Amsterdam. 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 voorlopig, tenminste tot 2040, onderdeel van het haven- industrieel complex van het Noordzeekanaalgebied. 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 binnen de hele regio voldoende ruimte te maken voor droge bedrijvigheid.

Uitgeefbare kavels



2.4.2 Is er voldoende milieuruimte voor economische transitie?
De rapportage van Generation Energy (2022)[25] 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 verantwoordelijk 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 echter 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 Westpoort en in de IJmond gaan wij hier nader op in.

Westpoort
De wens tot vergaande intensivering én de wens tot versnelling van energietransitie vraagt om meer risicoruimte op plekken waar dat verantwoord is, om meer geluidsruimte aan de westkant van Westpoort en om flexibiliteit van bestaande milieucontouren. 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. 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, omdat hier relatief weinig kwetsbare objecten in de nabijheid gesitueerd zijn. 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 hele havengebied 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 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.[26]

2.4.2 Vitale havenfuncties en betrouwbare achterlandverbindingen

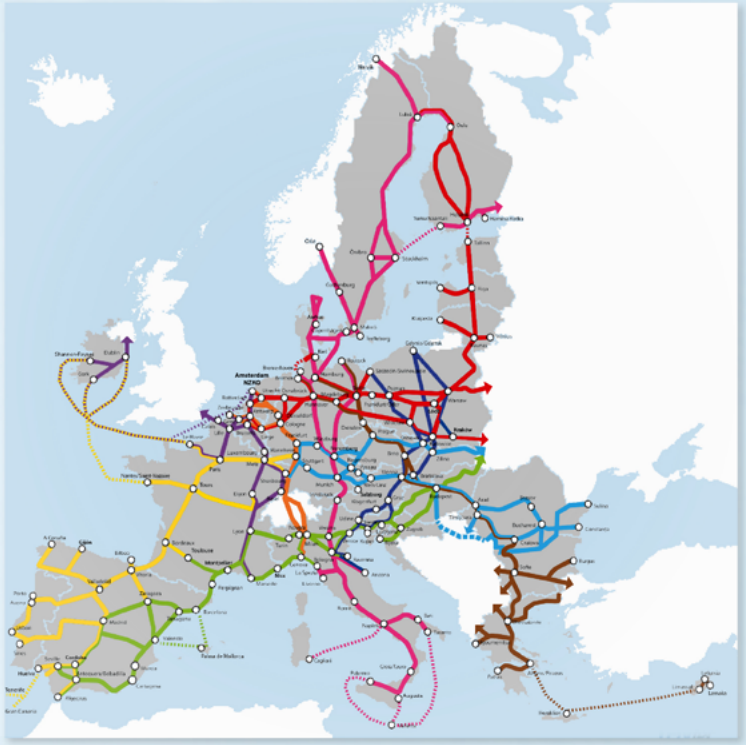
De ambitie om de haven- en industriegebieden drager te maken van de energie- en circulaire transitie betekent dat onze havens optimaal moeten kunnen functioneren. Het behouden van vitale havenfuncties, zoals een locatie voor het bunkeren van duurzame brandstoffen of een scheepsreparatiewerf, zijn van 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.[27] 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.



Trans-European Transport Networks (TEN-T)

Legenda

- Vervoer over zee
- Binnenvaart vervoer
- Spoorvervoer
- Wegvervoer

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. Er zijn wijken waar de achterblijvende sociale en fysieke kwaliteit verbeterd moet worden en in andere wijken is verbetering van de gezondheid van de inwoners en de luchtkwaliteit 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. Rijk en regio hebben in het Verstedelijkingsconcept MRA gezamenlijk uitgewerkt dat de woningbouwopgave onderdeel is 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,

Leefbaarheid in het NZKG



rekening houdend met opgaven op het gebied van klimaat, werkgelegenheid, kansengelijkheid, bereikbaarheid, energie, 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)[28]**
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 een aantal knelpunten te worden opgelost en 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

In het Noordzeekanaalgebied is er niet alleen maar een kwantitatieve opgave om meer woningen te bouwen. Het RIVM-onderzoek 'Blik op leefomgeving en gezondheid Verstedelijkingsstrategie MRA' (2021)[29] toont grote verschillen aan in leefbaarheid binnen de Metropoolregio Amsterdam. Het onderzoek agendeert dat in sommige wijken een ongezonde omgeving, sociaal-economische kansenongelijkheid en een relatief kwetsbare bevolking samen komen. 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 sociaal-economische 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[30] 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.

Stedelijke vernieuwing en verdichting kan werken als een katalysator voor een integrale verbetering en verduurzaming van de bestaande woonomgeving. Zo'n aanpak combineert renovatie (en verduurzaming) van woningen met verdichting en een verruiming van het aanbod aan voorzieningen. 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.

Bij stedelijke vernieuwing worden afgeschreven delen van de woningvoorraad in wijken vervangen voor nieuwbouw. Verduurzaming van de woningvoorraad in combinatie met verdichting (toevoegen van meer woningen op het zelfde grondoppervlak) 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.

Deze 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

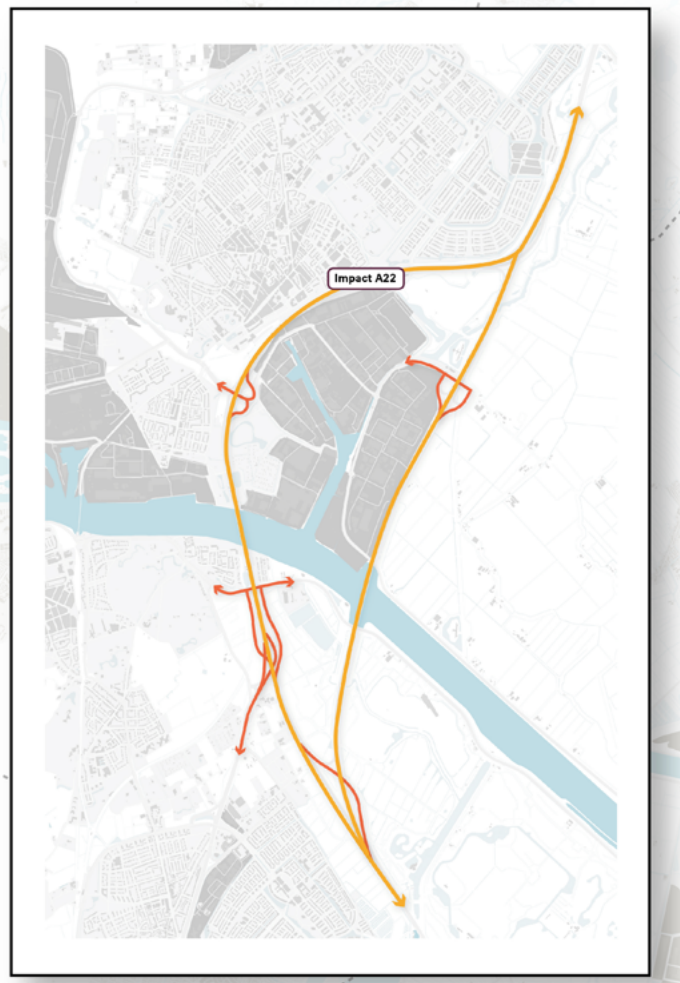
Het RIVM-onderzoek 'Blik op leefomgeving en gezondheid Verstedelijkingsstrategie MRA' (2021)[31] agendeert ook dat de milieudruk hoog is in delen van het Noordzeekanaalgebied. De milieudruk is hoog door (de combinatie van) externe veiligheidsrisico's, luchtverontreiniging en geur en geluidshinder, die afkomstig zijn van industrie, vliegverkeer en wegverkeer en door de combinatie van deze factoren. Dat brengt gezondheidsrisico's met zich mee. Hierin specifiek is de situatie in de IJmond waar de luchtkwaliteit onder druk staat.[32]

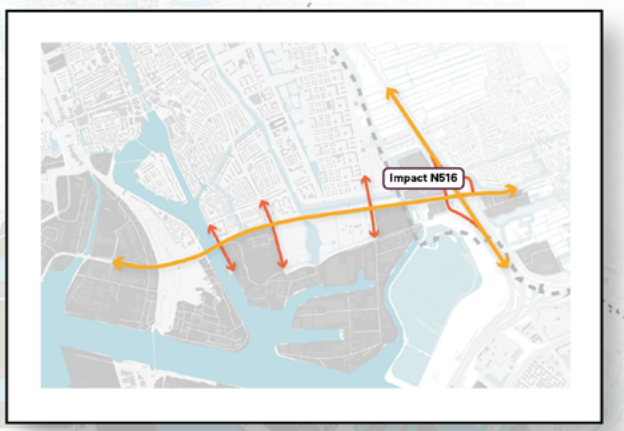
Er wordt sterk ingezet op een gezondere leefomgeving in het Noordzeekanaalgebied. Verschillende soorten emissies in delen van het gebied (zeer zorgwekkende stoffen, geluid, geur, stikstofoxiden (NOx), fijnstof, veiligheid) vragen een snelle en adequate aanpak van Rijk en regio, zodat de leefomgeving 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.'





0 1 2 3 km

N

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 waarmee de leefomgeving verbeterd.

De omgevingsdiensten werken aan het optimaal benutten van het VTH (Vergunningverlening Toezicht en Handhaving) instrumentarium 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 gezonde 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);
- Gezondheid en leefkwaliteit bevorderen 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 (langetermijn) 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'*.[33] 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"*.[34]

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 een aandachtspunt.

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 groene recreatieve gebieden. De Metropoolregio werkt conform haar Verstedelijkingstrategie en 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 onderdeel uit.

Een woningbouwaanpak gericht op het verbeteren van de leefbaarheid van wijken, vraagt om een aanpak gericht op bestaande wijken waar deze leefbaarheid onder druk staat.

Amsterdam heeft hierin aan integrale aanpak: er zijn de afgelopen decennia zeer concrete resultaten geboekt door met stedelijke vernieuwing te investeren in achterstandswijken zoals in Amsterdam-Nieuw West (Slotervaart, Osdorp). De komende twee decennia trekt Amsterdam deze inzet verder door van Geuzenveld naar Slotermeer tot aan de Ring A10. Onderdeel van deze ontwikkeling is het uitloopgebied van de Brettenzone naar recreatiegebied Spaarnwoude via de polders.

Zaanstad is een vergelijkbare aanpak aan het voorbereiden voor Zaandam Oost. Deze ZaanIJ-corridor voor toekomstige gebiedsontwikkelingen loopt van Kogerveld, Peldersveld, Poelenburg tot aan de Noorder-IJplas. Hierin wordt ingezet op stedelijke vernieuwing van naoorlogse wijken, fietsverbindingen, bereikbaar groen, en een nieuwe ov-lijn vanaf Amsterdam Centrum tot aan Zaanstad Kogerveld. Deze nieuwe ov-lijn werkt hierin als drager voor deze gebiedsontwikkelingen, die zowel woningbouw in nieuwe wijken als de inhaalslag in naoorlogse wijken mogelijk maakt.

De IJmond heeft nog niet een dergelijke aanpak, zoals Zaanstad Oost en Amsterdam Nieuw West. Dat is een groot gemis, omdat juist in de IJmond meerdere opgaven samen komen 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 de projecten Pont tot Park (IJmuiden), Spoorzone Beverwijk, Schrijversbuurt Heemskerk en de transformatie van het Bazaarterrein. Woningcorporaties werken 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,

Om de komende jaren een gezondere en leefbare omgeving te realiseren in de IJmond 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 en leefomgeving te bevorderen? Voorbeeld: de snelweg A22 vormt een emissiebron in Beverwijk.
- Welke bovenplanse investeringen zijn nodig voor woningbouw en verstedelijking?[35] 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 het hoog gewaardeerde authentieke landschap.

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 omgeving te vergroten, én meer woningen te bouwen. Een bijhorende 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 brengt de ambitie voor een gezondere leefomgeving dichterbij, omdat verbranding van groene (niet-fossiele) brandstoffen schoner voor de omgeving is. Rijk en regio en Tata Steel werken samen om via het Programma Tata Steel 2020-2050 snel te komen tot verbetering.

Snelle transitie Tata

Tata Steel werkt via de Roadmap Plus aan een groot pakket van milieu- en omgevingsmaatregelen. Dit maatregelenpakket van 300 mln. 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 forse reductie van Polycyclische Aromatische Koolwaterstoffen (PAK's), en de hal tegen grafietuitstoot. Momenteel wordt gewerkt aan zogenaamde ontstoffings- en DeNoX installatie (150 mln. euro) op de pelletfabriek, die zware metalen zoals lood fors gaat reduceren. In 2025 moet deze installatie ook stikstofoxiden met ongeveer een derde van het hele terrein 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 (TSN) op korte termijn aan verbetering van de leefomgeving, zoals afname van de geurbelasting, reductie van neerslag van stof en vermindering uitstoot fijnstof, zware metalen en stikstofoxiden. Daarnaast is TSN in het kader van het Nationaal Programma Verduurzamen 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 om de omgeving te ontlasten. Bedrijf en regio willen hierin dezelfde kant op, en 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 moet het hele gebied en alle gebruiksfuncties zich voorbereiden op klimaatverandering. De structurerende keuzes in de water en bodem sturende brief van het Rijk zijn hierop gericht en deze vormt ook het uitgangspunt voor het Noordzeekanaalgebied. Tegelijk is voor het landelijke gebied een transitie nodig, gericht op klimaatbestendigheid, versterking van natuurwaarden en ecologisch herstel.

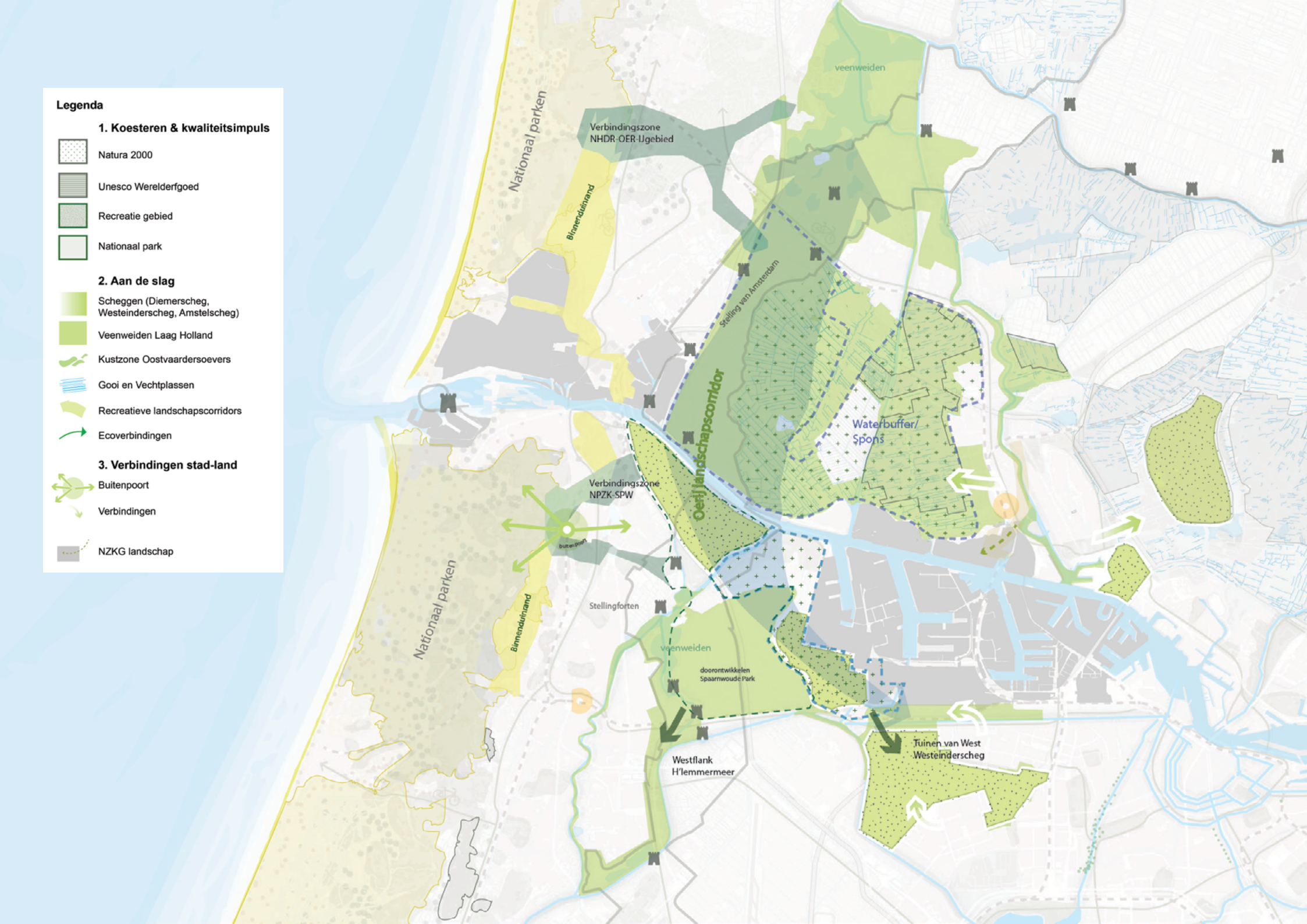
4.1 Landschap en watersysteem

Water en bodem hebben het landschap in en om het Noordzeekanaalgebied historisch gevormd. Achter de kustlijn met haar duinen en zandige binnenduinrand 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 opgedeeld in polders. Het is vruchtbare landbouwgrond.

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.[36] 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 nationale parken in de duinstrook en andere natuurgebieden, maar stond onder toenemende druk van verstedelijking en agrarische optimalisatie.

De huidige groene landschappen in het Noordzeekanaalgebied maken deel uit van een regionaal groenblauw netwerk van de Metropoolregio Amsterdam en zijn rijk aan archeologisch en cultuurhistorisch erfgoed. Het landschap van het voormalige Oer-IJ verbindt de veenpolders en droogmakerijen aan weerszijden van het kanaal. Het valt samen met het Unesco werelderfgoed van de Stelling van Amsterdam, dat 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 bevindt zich het duinlandschap, binnenduinrand en landgoederenzone van Noord- en Zuid-Kennemerland, met zijn natuur- en cultuurhistorisch rijkdomen zijn functie voor de drinkwaterproductie en de recreatie.[37]

Het watersysteem faciliteerde 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. Kortom, het Noordzeekanaal maakt 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 al 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 druk op het systeem van verschillende gebruikers.


Legenda
1. Koesteren & kwaliteitsimpuls
Natura 2000
Unesco Werelderfgoed
Recreatie gebied
Nationaal park
2. Aan de slag
Scheggen (Diemerscheg, Westeinderscheg, Amstelscheg)
Veenweiden Laag Holland
Kustzone Oostvaardersoevers
Gooi en Vechtplassen
Recreatieve landschapscorridors
Ecoverbindingen
3. Verbindingen stad-land
Buitenpoort
Verbindingen
NZKG landschap
Nationaal parken
Binnenduinrand
Verbindingszone NHDR-OER-IJgebied
veenweiden
Stelling van Amsterdam
Oer IJlandschapscorridor
Waterbuffer/ Spons
Verbindingszone NPZK-SPW
buitenpoort
Stellingforten
doorontwikkelen Spaarnwoude Park
Westflank H'lemmermeer
Tuinen van West Westeinderscheg

4.2 Opgaven

4.2.1 Opgave voor een toekomstbestendig watersysteem

De effecten van klimaatverandering hebben grote impact op stad en land. Dat manifesteert zich in het laaggelegen Nederland, zoals het Noordzeekanaalgebied, vooral in het watersysteem. Hierdoor kunnen niet alle functies die afhankelijk zijn van een goed werkend watersysteem altijd maar gefaciliteerd worden. Er komt veel op het watersysteem af:

- De zeespiegel stijgt;
- Er is vaker te weinig water: risico's op droogte, watertekort en verzilting;
- Er is vaker te veel water: risico's op wateroverlast en overstromingen door dijkdoorbraken;
- De waterkwaliteit is onvoldoende door verzilting of door vervuiling. Hierdoor ontstaat een risico voor de toekomst dat ontwikkelingen niet mogelijk zijn, omdat er niet is voldaan aan de Kaderrichtlijn Water (KRW).

Deze vier onderdelen geven aan dat het watersysteem zeer kwetsbaar is voor de gevolgen van klimaatverandering. Daarbij is het extra kwetsbaar omdat het afhankelijk van één afvoerpunt: het spui- en maalcomplex IJmuiden. Ook de ruimtelijke ontwikkelingen en ambities die afgelopen decennia in het gebied hebben plaatsgevonden en nog op de planning staan, hebben de druk op het watersysteem verhoogd en de kwetsbaarheid voor overstromingen, wateroverlast, verzilting, waterkwaliteit en waterbeschikbaarheid vergroot. Dat is nadelig voor alle functies, bedrijven en inwoners van het gebied.

Het watersysteem zit in een te krappe jas, er is te weinig ruimte voor waterberging. En zeespiegelstijging zet het systeem op termijn extra onder druk met een toename van verzilting, grotere overstromingsrisico's en minder mogelijkheden om overtollig water kwijt te raken. Ook de waterkwaliteit moet gehandhaafd blijven en verder verbeterd worden. Als die niet op orde is, heeft dit consequenties voor de ontwikkelingen in het Noordzeekanaalgebied. Water en bodem zijn daarom niet langer faciliterend in de ruimtelijke ontwikkeling, maar zijn sturend voor alle ruimtelijke opgaven. Een toekomstbestendige regio vraagt om de volgende vijf opgaven op te pakken:

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.

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 slimme locatiekeuzes, het reserveren van voldoende ruimte voor de versterkingsopgave van het de primaire en regionale waterkeringen, het vrijhouden van gebieden voor waterberging, anticiperen op peilstijgingen in het Noordzeekanaal en robuuste klimaatbestendige ontwikkelingen. Daarbij is speciale aandacht nodig voor de locaties en de manier waarop vitale en kwetsbare functies worden ontwikkeld in het licht van overstromingsrisico's en wateroverlast.

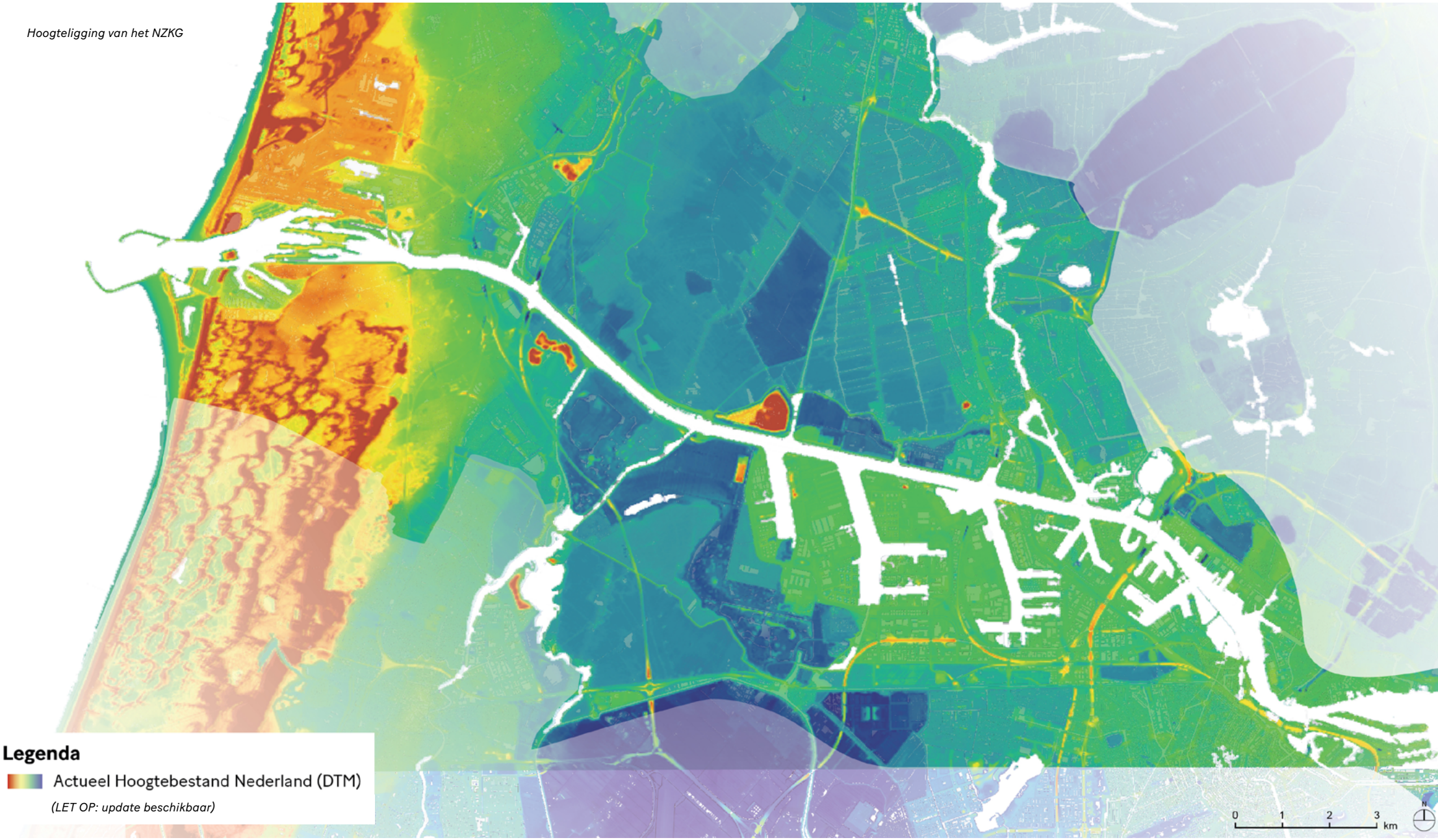
De zeespiegelstijging werkt op verschillende manieren door in het watersysteem en het ruimtegebruik van het Noordzeekanaalgebied. Zo wordt het steeds moeilijker om water vanuit het Noordzeekanaal te spuien naar zee. Als het peil van het zeewater eenmaal hoger is dan het peil van het Noordzeekanaal houdt dit op: naar verwachting rond 2050 is het bijna niet meer mogelijk is om te spuien. Hierna kan het water uit het kanaal alleen nog worden weggepompt. 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. Om in de toekomst beter om te kunnen gaan met pieken van te veel water en daarbij ook niet alleen afhankelijk te zijn van pomp- en spuicapaciteit, is er in de toekomst ruimte nodig voor waterberging. 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 grootschaligere waterbergingslocaties. We moeten zorgen dat we het water dat valt beter in het gebied zelf kunnen vasthouden.[38]

2. Anticiperen op verzilting
Door zeespiegelstijging en frequentere perioden van droogte wordt verzilting in het Noordzeekanaalgebied een grote opgave voor de toekomst. Om de toegenomen zoutvracht door de komst van de nieuwe Zeesluis te mitigeren (een voorwaarde bij de komst van de nieuwe Zeesluis) wordt er een selectieve onttrekking (zoutdam) gebouwd bij de Zeesluis IJmuiden. Bij droge periodes blijft, door gebrek aan tegendruk van zoetwater uit de rivieren, een risico dat verzilt water doordringt naar het Amsterdam-Rijnkanaal, met gevolgen voor de natuur, landbouw en drinkwaterwinning. 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. Gezien de gevolgen voor het economische functioneren van onze havengebieden en met het oog op klimaatverandering, waarin droge periodes vaker gaan voorkomen, vraagt deze problematiek van verzilting een uitwerking en agendering op een hoger schaalniveau dan het Noordzeekanaalgebied.

3. Waterbeschikbaarheid
De beschikbaarheid van zoet-, proces-, drink- en koelwater is niet langer een vanzelfsprekendheid. Bij alle plannen en ambities in de het gebied dient rekening gehouden te worden met de beschikbaarheid van water. In water en bodem sturend wordt ingezet op een vermindering van het drinkwatergebruik van 20% bij zowel huishoudens als bedrijven. Drinkwaterbedrijven trekken nu al aan de bel en geven aan dat niet bij alle ontwikkelingen extra drinkwatervoorziening gegarandeerd kan worden.

Reductie van zoetwatergebruik wordt een opgave voor het hele Noordzeekanaalgebied, mede door verwachte komst van nieuwe watervragende industriële processen, zoals productie van waterstof. Aanleg van warmtenetten voor het verwarmen van de stedelijke omgeving kan bijdragen aan zoet water besparing, en tegelijk warmtelozingen op het oppervlaktewater beperken. Ook op bedrijventerreinen kan meer capaciteit worden gecreëerd voor het opvangen en vasthouden van regenwater.

Hoogteligging van het NZKG



4. Waterkwaliteit
Daarnaast wordt de waterkwaliteit in Nederland een steeds nijpendere opgave. De waterkwaliteitsdoelstellingen (uit de KRW, een Europese wetgeving) moeten gehaald worden ondanks alle ambities in het gebied. Speciale aandacht is daarbij nodig voor lozingen op het oppervlaktewater. Zo is in droge en warme periodes de ontvangstcapaciteit van het watersysteem voor koelwaterlozingen zeer beperkt, en 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.

5. Waterveiligheid: overstromingsrisico's en wateroverlast
Door zeespiegelstijging en extremer weer zullen de overstromingsrisico's toenemen en wordt ook de kans op wateroverlast groter (analoog aan de Limburg bui in 2021). Dat betekent dat locatiekeuze steeds belangrijker wordt in de ruimtelijke inrichting. Waar bouw je en op welke manier? Inzet op gevolgbeperking van overstromingen is essentieel om te voorkomen dat we nu de kwetsbare gebieden van de toekomst ontwikkelen. Daarbij is er speciale aandacht nodig voor vitale en kwetsbare functies (bijv. energietransitie) en de locaties waar kwetsbare niet zelfredzame groepen worden gehuisvest. Bij vitale functies is het 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 veel mogelijk te verkorten.

4.2.2 Opgaven voor het landschap

1. Ontwikkeling klimaatadaptieve landschappen
Landschappen zijn dynamisch. Door de jaren heen heeft het landschap in het Noordzeekanaalgebied meebewogen met veranderende maatschappelijke behoeften. In deze tijd heeft het groene landschap een belangrijke rol in de klimaatadaptatie. Bij hevige regenval kan niet al het water in één keer worden afgevoerd naar het Noordzeekanaal en verder naar zee. Bovendien is het noodzakelijk om schoon en zoet water vast te houden en te bergen voor later gebruik, bijvoorbeeld bij langdurige droogte. In het algemeen geldt: eerst vasthouden, hergebruiken, bergen en dan pas afvoeren. Conform de nationale beleidsbrief Water en Bodem Sturend[39] moet de gebruiksfunctie passen bij de mogelijkheden van het water en bodem systeem. Hier kan invulling aan worden geven door een vitale bodem te bewerkstelligen die als een spons het water opneemt, maar ook door het realiseren van buffercapaciteit in het landschap, de stedelijke omgeving en in de industriegebieden voor momenten dat pieken moeten worden opgevangen. De klimaatadaptatie moet samengaan met ruimte voor natuur en ecologische versterking. In veengebieden helpt een hoger peil de sponswerking van het veen, waardoor het bodemdaling en verzakking tegengaat, met de daaraan verbonden reductie van CO_2 uitstoot. Deze transitie in het landelijk gebied vraagt om ontwikkeling van nieuwe perspectieven voor land- en akkerbouw.

2. Herstel biodiversiteit
Herstel van biodiversiteit is ook in het Noordzeekanaalgebied een urgente opgave. Zowel in de Natura 2000 gebieden, in de gebieden en verbindingszones van het Natuurnetwerk Nederland, als daarbuiten. Een belangrijke oorzaak van de achteruitgang van biodiversiteit is het verlies aan oppervlakte en gebrek aan verbindingen tussen natuurgebieden. Daarom is het beschermen, behouden en versterken van een robuust natuurnetwerk ook in het Noordzeekanaalgebied van groot belang. In de provinciale omgevingsverordening wordt het Natuurnetwerk beschermd tegen ruimtelijke ontwikkelingen die natuurwaarden aantasten.[40]

3. Versterken verbindingszones
Tussen de grote aaneengesloten groengebieden in het Noordzeekanaalgebied zijn groene, landschappelijke verbindingszones van essentieel belang voor recreatie, biodiversiteit, waterhuishouding, waterkwaliteit en klimaatadaptatie. Door grootschalige infrastructuur die het landschap doorsnijdt en verstedelijking is dit landelijk gebied nu sterk versnipperd. Er zijn nog weinig en smalle groene corridors aanwezig tussen de stedelijke gebieden die een verbinding kunnen vormen tussen de grote groengebieden. Enerzijds gaat het om de noord-zuid-verbinding van grote landschappen en groengebieden achter de verstedelijkte zone van de binnenduinrand (van Hoofddorp tot Uitgeest). Anderzijds gaat het om een twee oost-west groene verbindingszones ten zuiden van het kanaal tussen het Nationaal Park Zuid-Kennemerland en recreatiegebied Spaarnwoude. De verbindingszone Zuid-Kennemerland - Spaarnwoude is belangrijk in het kader van 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 onze strategische zoetwaterreserve in de duinen behouden. Ook de sponswerking van de (agrarische) veengebieden aan de oostzijde hiervan moet vergroot worden. Van belang om de verzilting tegen te gaan en om de zoetwaterbehoefte in droge tijden te faciliteren.

4.3 Ambitie

Voor het Noordzeekanaalgebied is aanpassen aan klimaatverandering een urgente opgave, en landschap gaat hierdoor veranderen. Door opgaven vanuit klimaatverandering en het watersysteem te verbinden met opgaven voor ecologisch herstel en versterken van het landschap met ecologische verbindingszones, worden zowel het watersysteem als het landschap versterkt.

Onze ambitie in het Noordzeekanaalgebied is:
- om klimaatadaptieve landschappen te ontwikkelen,
- én daarvoor alle ruimtelijke opgaven in het Noordzeekanaalgebied te werken vanuit water en bodem als sturend principe.

Water en bodem als sturend principe is overkoepelend en werkt door in alle opgaven, waarin deze moet worden genomen als bepalende randvoorwaarde.

4.3.1 Klimaatadapatieve landschappen

Een klimaatadaptieve inrichting, een hoge natuurkwaliteit en een gezonde en aantrekkelijke leefomgeving vragen allemaal om een samenhangend landschap. De versnippering die het landschap in het Noordzeekanaalgebied nu nog kent, moet worden doorbroken. 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 deels ook verbindingen in het watersysteem. Die moeten zoveel mogelijk in samenhang met elkaar worden ontwikkeld.

Landschappelijke versterking
Landschappelijke versterking is nodig om de landschappelijke scheiding als gevolg van het Noordzeekanaal waar mogelijk te herstellen. Daarvoor liggen kansen in de binnenduinrand en het

groene middengebied (de veenpolders, de Wijkermeerpolder en recreatiegebied Spaarnwoude), en in het realiseren van dwarsverbindingen tussen de binnenduinrand en het groene middengebied. Voor landschappelijke versterking 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. Ook de noord-zuid doorlopende landschappelijke structuur van open weidegebieden, afgewisseld met een reeks landgoederen en buitenplaatsen aan de binnenzijde van de duinrand en de stedelijke zone vraagt om versterking. Verder kan worden verkend of er een tussenboezem-systeem kan worden geïntroduceerd om zo gebieden met elkaar te verbinden, een aantrekkelijk landschap te creëren en ruimte voor water te bieden.

Klimaatadaptief ontwikkelen
Bij de transities en andere ontwikkelingen in het Noordzeekanaalgebied zijn water en bodem sturend voor locatiekeuzes en voorwaarde stellend voor onder meer bedrijfsprocessen in de industrie. Maar ook op inrichtingsniveau is klimaatadaptatie een vereiste. Die moet zodanig zijn dat de kwetsbaarheid bij extreme weersomstandigheden afneemt. Specifieke voorwaarden verschillen per functie en per gebied, afhankelijk van het overstromingsrisico. Die voorwaarden kunnen bijvoorbeeld gaan over de hoogte van het maaiveld waarop wordt gebouwd, het gebruik van de begane grond (niet voor kwetsbare groepen of functies) en de evacuatiemogelijkheden: 'horizontaal' om het gebied snel te kunnen verlaten of 'verticaal' om snel het dak of een veilige verdieping van het gebouw te kunnen bereiken. Voor vitale en kwetsbare functies gelden aanvullend eisen, omdat uitval van die functies al snel tot maatschappelijke ontwrichting leidt.

Langs dijken 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. Klimaatverandering vraagt om extra reserveringzones om dijken in de toekomst mogelijk verder te kunnen versterken.

Wijken waar leefbaarheid om een aanpak vraagt, kunnen profiteren van een sterkere groen- en waterstructuur, 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.

H5 Onze koers



Van ambities naar een integrale aanpak
In de voorafgaande hoofdstukken zijn opgaven uitgewerkt, zoals die vanuit Rijksprogramma's en regionale programma's op het Noordzeekanaalgebied inwerken. In dit Ontwikkelperspectief geven Rijk en regio hier richting vanuit ons integraal perspectief. Dat is onze koers voor de komende jaren.



5.1 Snelle economische transitie

Zoals beschreven in paragraaf 2.4.1 is er in principe de komende twintig jaar voldoende fysieke ruimte beschikbaar in de haven- en industriegebieden van het Noordzeekanaalgebied voor het inpassen van de energietransitie, de transitie naar circulaire economie en voor havengerelateerde bedrijvigheid en industrie. Ruimtelijk gaan de haven- en industriegebieden de komende twintig jaar wel door een periode met ruimtelijke spanning/ Hierbij moet op tijd geanticipeerd worden op een periode van dubbelruimtegebruik, kunnen haventerreinen niet worden ingezet voor droge bedrijvigheid, moet voldoende milieuruimte beschikbaar zijn (5.1.3) en wordt de ruimte intensief benut, zowel in Westpoort als in de IJmond (5.1.4).

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, kansen op het terrein van Tata Steel. Niet alle energie infrastructuur kan op de huidige industrieterreinen worden gerealiseerd, omdat nabijheid tot verbindende netwerken (380 kV hoogspanningsnet) in sommige gevallen een vereiste is.
Westpoort

- Aan de westkant van Westpoort is relatief veel fysieke ruimte beschikbaar die onder andere ingezet kan worden voor de energietransitie en onderdelen van de Cluster Energie Strategie.
- Door toevoeging van additionele 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 nodig 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 steelkolen 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 zicht goed verhoud 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 import terminal van waterstof.
- Inpassingen van deze onderdelen op het terrein van Tata-Steel kan in de toekomst 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 nationaal elektriciteitsnet in landschap
- Realisatie van energie infrastructuur 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.
- Tussen Beverwijk en Vijfhuizen wordt gezocht naar een locatie voor een nieuw 380 kV station mogelijk in combinatie met een aanlandingspunt Wind op Zee. Dit gaat om een perceel van 20 tot 25 hectare.

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 op gericht 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:* Om verdere opwarming van de aarde te voorkomen en de luchtkwaliteit te verbeteren, moeten de grote internationale industrieën in hoog tempo verduurzamen. Dat geldt ook voor de 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.[41]

- *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 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" 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.

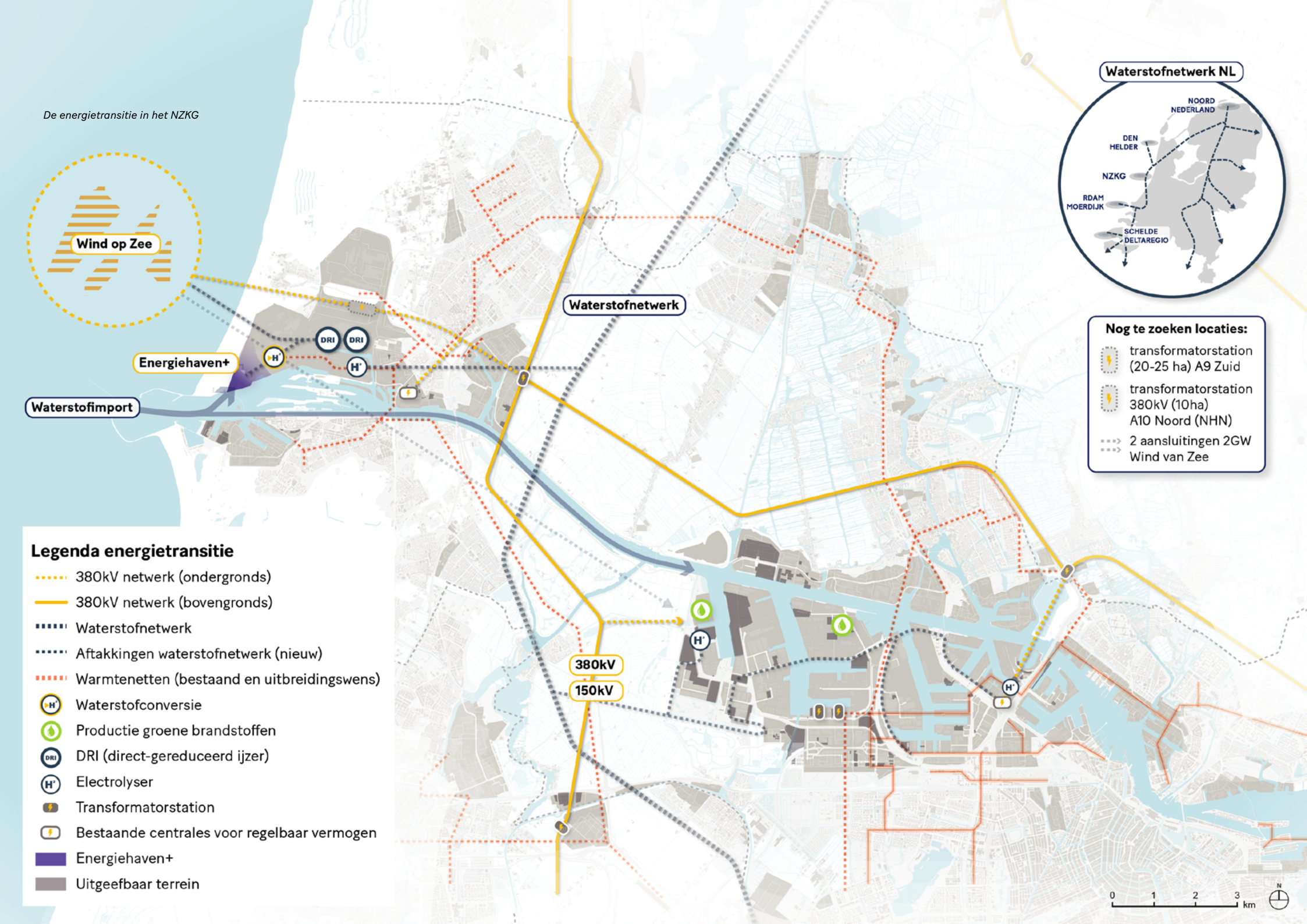
5.1.3 Milieuruimte

Hoewel technieken en dragers voor de energietransitie nog niet volledig bekend zijn, is duidelijk dat voor energietransitie en de toekomstige circulaire economie milieuruimte nodig is. Voor het werken met nieuwe niet-fossiele energiedragers zoals waterstof, en voor het produceren van groene brandstoffen, is met name additionele risicoruimte en soms geluidsruimte nodig. Meer emissies in de lucht worden niet verwacht. Voor geluidsruimte is bestaande geluidsruimte niet altijd toereikend, omdat oude en nieuwe installaties gedurende de transitieperiode soms beide operationeel zijn. In dat geval is er tijdelijke additionele geluidsruimte nodig, om de periode van transitie te overbruggen. Voor de waterstofeconomie en de productie van groene brandstoffen is naast fysieke ruimte ook structureel additionele risicoruimte nodig.
Om decarbonisatie, de bouw van een nieuwe energiestructuur 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

Om Westpoort optimaal bij te laten dragen aan deze energietransitie is het belangrijk om milieuruimte die vrijkomt, o.a. door te investeren 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.

De energietransitie in het NZKG



De meest risico-gevende ontwikkelingen op het gebied van hernieuwbare energie worden bij voorkeur geconcentreerd aan de westzijde van het havengebied (rond de Afrikahaven en Amerikahaven). De absolute omvang van de milieuruimte die nodig is voor economische transitie kan nog niet worden berekend, omdat de exacte verschijningsvormen van de energietransitie en de transitie naar een circulaire economie nog niet zijn uitgekristalliseerd. Het is daarom enerzijds van belang om in Westpoort voldoende flexibiliteit te behouden voor toekomstige ontwikkelingen. Anderzijds moet er voldoende aandacht zijn voor een gezonde leefomgeving voor de naburige gebruiksfuncties rondom Westpoort en de woningbouwopgaven in deze gebieden. Zoals bij transformatie van het havengebied ten oosten van de A10 er rekening gehouden moet worden met de geluidsruimte voor bedrijven die net buiten deze transformatiegebieden liggen (conform het geluidverdeelplan), voor bedrijven in de Coen- en Vlothaven en voor bedrijven ten westen van de A10.

Inzetten op een snelle realisatie van de energietransitie in Westpoort leidt tot een verbetering van de luchtkwaliteit in de omgeving, en vormt daarom indirect ook een sleutel voor toekomstige woningbouwambities 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.[42] Port of Amsterdam houdt rekening met de ontwikkeling van Haven-Stad en tevens houden de ontwikkelingen in Haven-Stad rekening met de benodigde milieuruimte van de bedrijvigheid aan de westkant van de A10.[43] Ook aan de oost- noord- en zuidzijde moeten de haven en stad rekening met elkaar houden. Hierdoor ontstaat tussen haven en stad een proces van wederzijdse inspanningsverplichtingen, waarmee gaandeweg condities voor een gezonde leefomgeving verbeteren op het grensgebied van (beoogde) woningbouwlocaties en het haven- en industriegebied.

Additionele risicoruimte Westpoort
Door de invoering van de Omgevingswet op 1 januari 2024 krijgen milieubelastende activiteiten van rechtswege aandachtsgebieden (omgevingsveiligheid). Veel activiteiten gelieerd aan de energietransitie brengen aandachtsgebieden voort. Vanwege het intensief ruimtegebruik in het NZKG is het nodig dat de gemeenten in het NZKG niet bij voorbaat nieuwe (gemeentegrensoverschrijdende) aandachtsgebieden uitsluiten.

Voor Westpoort werken provincie, gemeenten, Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied en het havenbedrijf 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[44] 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 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.

Additionele risicoruimte voor transitie



Geluid Westpoort
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 beschikbaar blijft voor de industrie in Westpoort. Bij transformatie van het havengebied ten oosten van de A10 moet voldoende rekening gehouden worden met de geluidsruimte conform het geluidverdeelplan. 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 aanpassingen nodig op het gebied van externe veiligheid (risicoruimte). Dit is nodig voor de transitie van Tata Steel en de bouw van nieuwe installaties. De gemeenten in de IJmond (Beverwijk, Heemskerk en Velsen) onderzoeken via het Bestuurlijk Overleg Industrie en Gezondheid wat er op het gebied aan milieuruimte nodig is en met welke tijdsfasering, om de gewenste snelle transitie van Tata Steel richting verduurzaming en een gezonde leefomgeving in te zetten.

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 uitgifte 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. Transitie gedreven 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. 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 veel kaderuimte nodig voor het realiseren windparken en de ambities van wind op zee. Kaderuimte is daar zeer schaars. De kades die er wel zijn willen we mede daarom zo efficiënt en effectief mogelijk inzetten, zoals de kades van de Grote Hout in Velsen Noord, en de Pijp in Beverwijk. Om deze de komende jaren beter te gebruiken is een investering in de kades gewenst, waardoor meer kadegebonden ruimte in deze regio beschikbaar komt.

In het Noordzeekanaalgebied is er alléén voldoende 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. Rijk en regio werken dan samen aan het tijdig realiseren van nationale opgaven. 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 wordt voor meer dan alleen staalproductie. Hoe dit vorm gaat krijgen is op dit moment nog niet duidelijk. Rijk en regio werken nu bij de Averijhaven aan de realisatie van de Energiehaven met ruimte voor de offshore voor het bouwen van windparken op zee.
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 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. Tijdige realisatie van de energiehoofdinfrastructuur is noodzakelijk voor de gewenste transitie. Nu al lopen bedrijven tegen de beperkingen aan van een overbelast elektriciteitsnet. Zowel op hoog- als ook middenspanningsniveau is sprake van congestie. Ook de landelijke waterstof infrastructuur ('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 CCUS) 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.

Energiehaven plus



5.1.5 Realisatie Energiehaven met ambitie voor doorgroei

Energiehaven
De Energiehaven maakt deel uit van onze inzet op 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 voor de Hollandse kust 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 was hierbij dat het binnen de bestaande milieukaders moet passen. De rapportage toonde aan dat het plan haalbaar is. Het ministerie van IenW, de provincie Noord-Holland, gemeente Velsen, Tata Steel, Zeehaven IJmuiden en Port of Amsterdam hebben een convenant ondertekend voor de verdere uitwerking door het consortium om te komen tot realisatie van de Energiehaven.

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. Om meer ruimte te maken op kades in de Zeehaven IJmuiden kunnen HIRB-subsidies (Herstructurering en intelligent ruimtegebruik bedrijventerreinen) van de provincie Noord-Holland een groot verschil maken om de onrendabele top van opstallen van droge bedrijven af te waarderen. Omdat de Europese Commissie voor de IJmond staatsteun weer mogelijk heeft gemaakt[45] mag de provincie Noord-Holland dergelijke HIRB-subsidies weer verlenen, net zoals in het verleden.

Energiehaven Plus (tweede fase)
In het verlengde van de inzet op de Energiehaven, liggen er voor de lange termijn kansen om hierop voort te bouwen. De transitie van Tata Steel brengt diverse wijzigingen in het ruimtegebruik van het Tata Steel-terrein met zich mee. Er zullen nieuwe productie assets en energie-infra worden gebouwd, terwijl andere assets worden verplaats of gesloopt. Aangezien Tata Steel deze plannen momenteel uitwerkt is het eindplaatje nog niet te schetsen. Eventueel vrijkomende ruimte zou, in goed overleg met Tata Steel en de omgeving, kunnen worden ingezet in lijn met het ontwikkelperspectief. Benutten van deze ruimte volgt uit ons ontwikkelprincipe om de beschikbare ruimte in haven- en industriegebieden intensief te benutten en om uitbreiding in het landschap te voorkomen. Om in het Noordzeekanaalgebied voldoende ruimte beschikbaar te maken voor de energietransitie, is het op termijn, na de transitie van Tata Steel, kansrijk om ook beschikbare delen van dat terrein hiervoor in te zetten, zoals aanlanding van een aantal kabels voor windparken, import van waterstof en/of productie van waterstof. Al deze onderdelen moeten op termijn worden verkend of en zo ja, in welke vorm deze op het terrein passen, rekening houdend met randvoorwaarden voor een gezonde leefomgeving van omwonenden.

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. 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.[46]
- *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 ruimte intensivering dragen de Energiehaven en de Energiehaven Plus bij aan het behoud van groen landschap, en het benutten van dit ruimte voor klimaatadaptatie op andere locaties in het Noordzeekanaalgebied.
- *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 om in te zetten in deze haven.

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

- *Leefomgeving.* Door veranderingen in de bedrijfsvoering van Tata Steel kan onderzocht worden of delen van het terrein van Tata Steel in de toekomst breder kunnen worden ingezet, mits dit geen negatieve impact heeft op de leefomgeving. Het is in het kader van intensief ruimtegebruik verstandig en logisch om te onderzoeken of en in hoeverre bestaand bedrijfsterrein intensiever kan worden benut.
- *Integrale aanpak 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. Die zal meer inzicht bieden. 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 Gemeenschappelijke afstemming over tempo transformatieprojecten

In deze regio worden de komende jaren veel woningen gebouwd, deels via transformatie van haven- en bedrijventerreinen, deels via stedelijke vernieuwing van bestaande wijken. Transformatie plannen 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 zijn al in uitvoering. Dit betreft: de eerste fase Haven-Stad[47], Hembrug Noord Zaanstad, en Spoorzone Beverwijk West. De volgende projecten zijn in voorbereiding of worden de komende jaren verwacht: Spoorzone Beverwijk Bazaarterrein; Sluiskwartier Zaanstad (deel van Achtersluispolder) en Zuiderhout Zaanstad. Dit zijn de projecten waar verlies van haven- en bedrijventerrein mogelijk is en zich goed verhoudt tot de ruimtelijke opgaven van andere ambities. Deze projecten worden uitgevoerd of in voorbereiding genomen.

Voor de langere termijn liggen er ook op andere delen van de haven- en industriegebieden plannen voor transformatie naar een gemengd stedelijk gebied met woningbouw. Hiervoor is regionale afstemming nodig in relatie tot de vordering van andere opgaven, zoals de implementatie van de energietranstie en de ruimtelijke behoefte aan 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 bereid hiervoor een MRA Bedrijventerreinenstrategie.

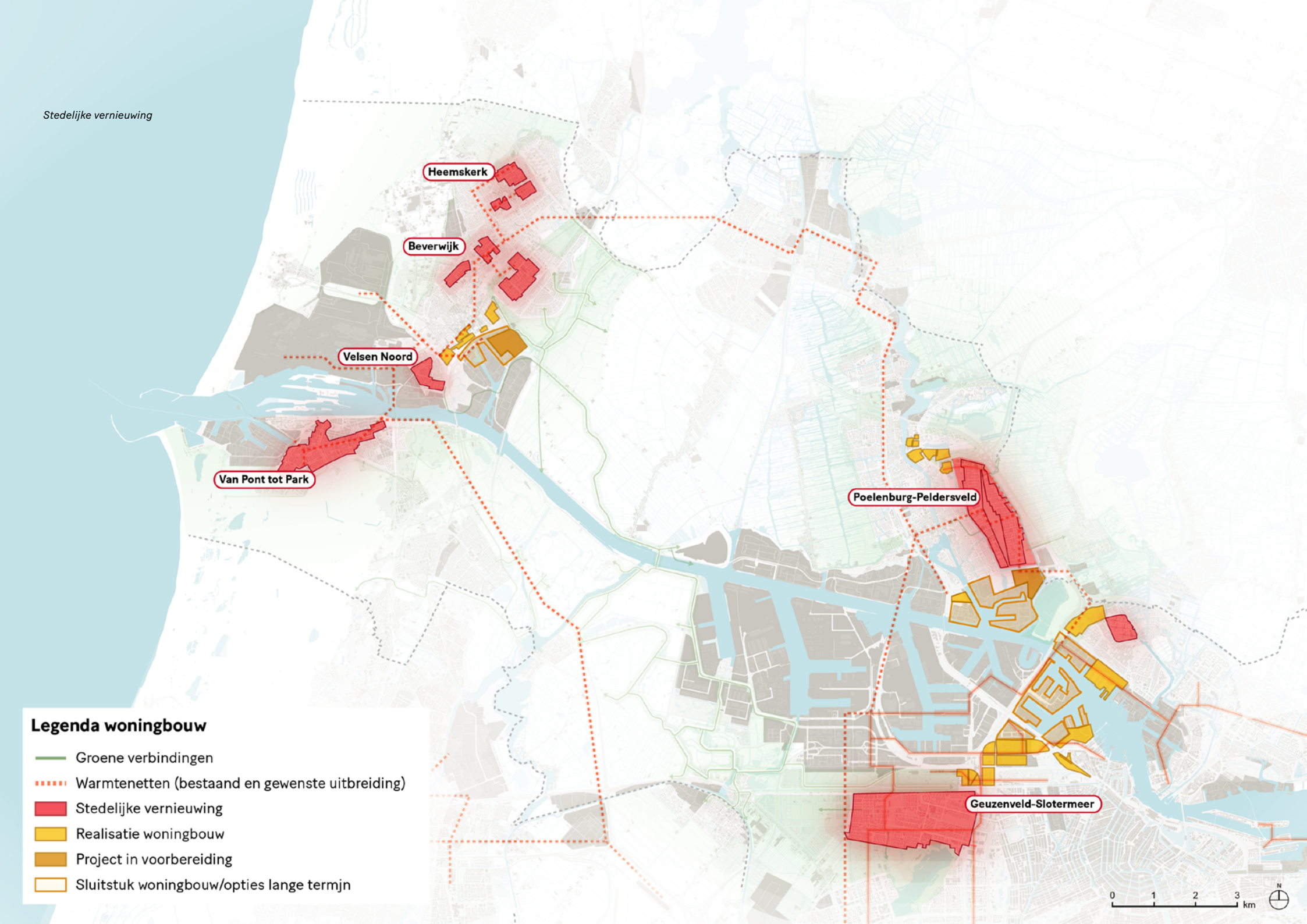
Het opofferen van industrieterrein is logisch vanuit de woningbouwopgave en de nieuwe gemengde woon-werkgebieden zijn van economische waarde. Maar deze ambitie voor verdere transformatie voor woningbouw moet in balans zijn met de bijzondere vestigingsvoorwaarden (kades, diep water, hoge milieucategorie) die voor de havenindustrie en de transities nodig zijn, en in de haven- en industriegebieden 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.

5.2 Gezondere leefomgeving

Werken aan een gezondere leefomgeving is een topprioriteit in het Noordzeekanaalgebied. Onze ambitie voor een gezonde leefomgeving benaderen we vanuit twee invalshoeken:

- Gezondheidsbescherming: hiervoor werken wij vanuit de doelstellingen van het Schone Lucht Akkoord.
- Gezondheidsbevordering: dit vraagt om een kwaliteitsimpuls

Stedelijke vernieuwing



aan onze sociale en fysieke leefomgeving. Dit bevorderen wij door gebiedsontwikkeling van stad en landschap. Onze woningbouw draagt bij aan de sociale en fysieke kwaliteit van de leefomgeving.

5.2.1 Samenwerken vanuit het Schone Lucht Akkoord

Provincie, gemeenten[48], partners en omgevingsdiensten werken aan het beperken van uitstoot van vervuilende stoffen in alle relevante sectoren, conform het Schone Lucht Akkoord[49], 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 voor een gezondere leefomgeving ook 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.[50]

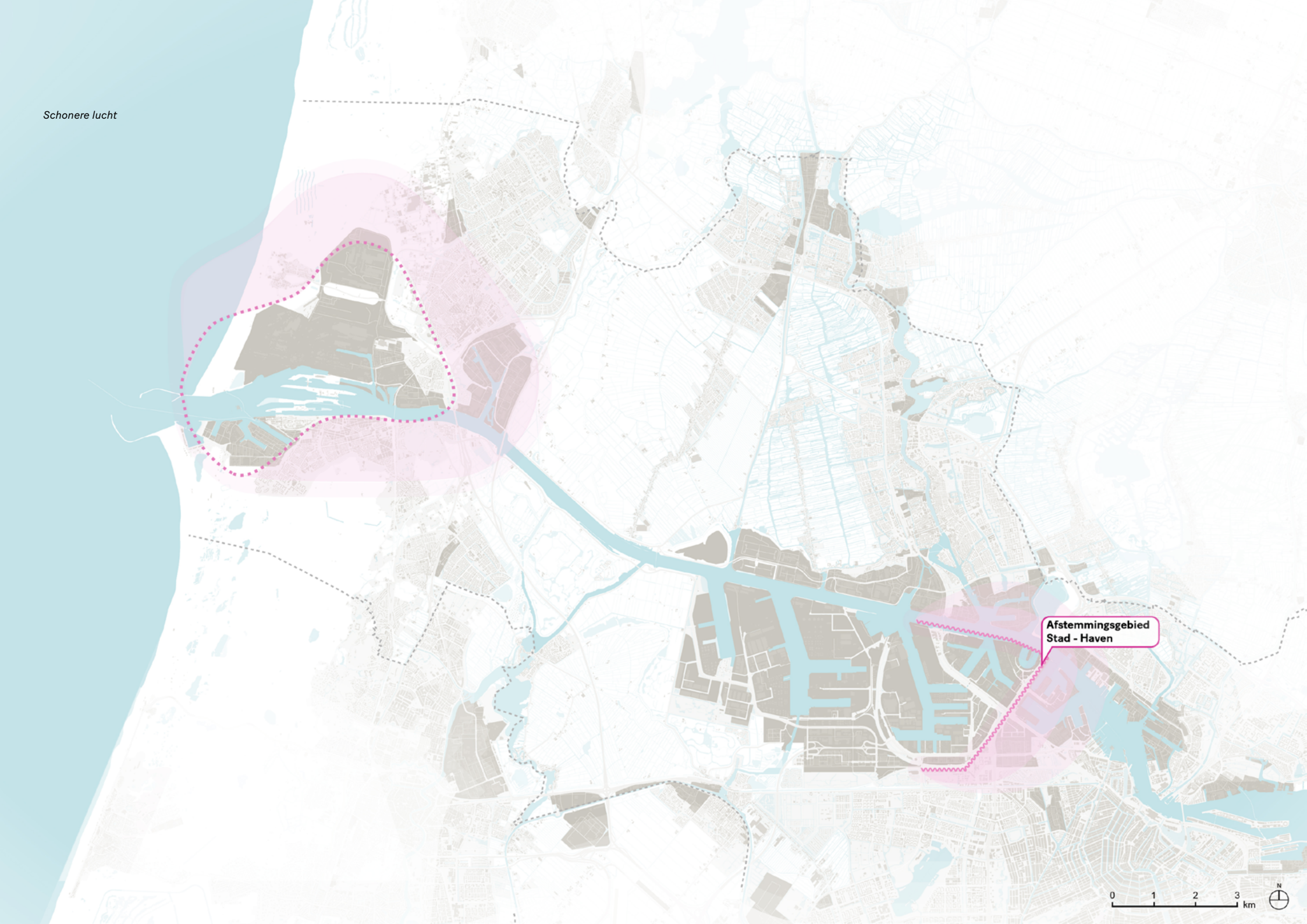
Een van de meest urgente opgaven inde IJmond is de transitie van Tata Steel. Hiertoe werken provincie, gemeenten, Tata Steel en omgevingsdiensten samen op basis van het Programma Tata Steel 2020-2050. Realisatie van een snelle transitie van Tata Steel is de gezamenlijke inzet van de maatwerkafspraken 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 de richting waar bedrijf en regio dezelfde kant op willen. Dit vraagt om gemeenschappelijke afspraken om fasering die nodig is voor verbouwing tijdig in te voeren.

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 die vrijkomt, onder andere door te investeren in schonere technieken, te benutten voor milieuruimte (geluid en risicoruimte) die nodig is voor de energietransitie. Dit vraagt om meer flexibiliteit van bestaande milieucontouren in het westelijk deel van het havengebied (zie hiervoor paragraaf 5.1.3).

Schonere lucht



5.2.2 Verbeteren instrumentarium voor een gezondere leefomgeving

Om bewoners te beschermen tegen schadelijke emissies wordt door de omgevingsdiensten in het Noordzeekanaalgebied ingezet op het optimaal benutten van het VTH instrumentarium binnen de wettelijke mogelijkheden. Echter, om bewoners voldoende te beschermen tegen schadelijke emissies is het huidige instrumentarium en stelsel onvoldoende toereikend. In het Schone Lucht Akkoord[51] 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 een aandachtspunt.

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, bij voorkeur ingebed in Europese richtlijnen om het internationale level playing field te behouden.

- Rijk en regio zijn afwachting van een Europese richtlijn industriële emissies, die daarna doorgevoerd wordt in nationale wetgeving. 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.
- 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.

5.2.3 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, in het kader van 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
Om van stedelijke vernieuwing een succes te maken is integrale samenhangende aanpak in de IJmond noodzakelijk. Gezien de omvang van de IJmondgemeenten in relatie tot de omvang van deze opgave, kan dit 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 ruimtelijk plan, vergelijkbaar met het Nationaal Programma Samen Nieuw-West, wat in de fysieke leefomgeving nodig is om naoorlogse wijken nodig is. 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 vernieuwing en woningbouwprojecten die de komende jaren in de IJmond worden ingezet. Voorbeelden zijn Pont tot Park, Spoorzone Beverwijk West, Schrijversbuurt Heemkerk en de transformatie van het Bazaarterrein.

5.3 Klimaatadaptieve landschappen

Zoals in hoofdstuk 4 is omschreven zal een toekomstbestendig Noordzeekanaalgebied vanuit het principe water en bodem sturend moeten handelen. Het ruimte scheppen voor water(beheer) vormt één van de grootste opgaven.

5.3.1 Het principe 'water en bodem sturend' als basis

Alle nieuwe ontwikkelingen in het Noordzeekanaalgebied moeten rekening houden met de beperkingen en mogelijkheden van ons water- en bodemsysteem. Dit 'Ontwikkelprincipe Water en Bodem sturend' geeft hier voor het Noordzeekanaalgebied nadere invulling aan.

Tegengaan verzilting
Er wordt ingezet op het beperken van de zoutindringing, bijvoorbeeld door de selectieve onttrekking (het terugpompen van zout water naar zee) of nieuwe waterstaatkundige kunstwerken indien die in de toekomst nodig blijken te zijn om verzilting tegen te gaan.

Waterbeschikbaarheid
- Bij nieuwe installaties kunnen bijvoorbeeld technieken worden toegepast die minder water verbruiken en lozen dan de oude, te vervangen installaties.

- Om beschikbaarheid van zoetwater te vergroten kunnen Markermeer en IJmeer ingezet worden als reservoir;
- Laagwaardig gebruik van drinkwater (bijvoorbeeld als koelwater) moet worden beperkt. In het Noordzeekanaalgebied moeten we bovendien anticiperen op de waterbehoefte die volgt uit de transitie-opgaven. De energietransitie en de circulaire industrie hebben veel water nodig. Om de nieuwe functies mogelijk te maken, is het nodig om verder te besparen op het huidige gebruik van drinkwater en zoetwater, mogelijkheden voor toepassing van water van lagere kwaliteit en/of in te zetten op meer zelfvoorzienendheid van watervragers.

Waterkwaliteit
De waterkwaliteit te verbeteren door meer ruimte voor natuurontwikkeling (zoals voorzieningen voor vismigratie) en het beperken van koelwaterlozing en industrieel afvalwater. De Europese Kaderrichtlijn Water stelt dat het water uiterlijk in 2027 aan de normen voor chemische en biologische waterkwaliteit moet voldoen. In het Noordzeekanaal is met name ook de temperatuur van het water een precair onderdeel voor de benodigde waterkwaliteit.

Waterveiligheid
Voor het Noordzeekanaalgebied ligt er, samen met het Amsterdam-Rijnkanaalgebied een opgave om in de toekomst grote hoeveelheden water te bergen. De oppervlakte die daarvoor nodig is, is afhankelijk van de waterdiepte, maar zal minimaal 10 miljoen m^3 (vergelijkbaar met honderden hectares) omvatten. Daarom is het noodzakelijk om ruimte te reserveren voor waterberging. In welke vorm moet nader worden onderzocht. Zowel aan de noordzijde als aan de zuidzijde van het kanaal is er in de toekomst waterberging nodig.
Grootschalige berging voor water zal pas op termijn nodig zijn. Wel is het belangrijk om daar nu al ruimte voor te reserveren, om in de toekomst voldoende ruimte beschikbaar te hebben. Door hierin richting te geven ontstaat meer zekerheid over het toekomstperspectief van deze en andere landschappen. Bovendien is het nu al een opgave om lokaal zo veel mogelijk water vast te houden en zo weinig mogelijk af te wentelen op het hoofdwatersysteem.

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, en het is geen Natura 2000-gebied waarin dat niet mogelijk zou zijn. De Houtrakpolder is wel onderdeel van het Natuurnetwerk Nederland. Eventuele piekwaterberging in de toekomst zal uitwerkt worden aan de hand van de randvoorwaarden vanuit de natuur die hier ligt. Uitgaande van eerste ramingen van zo'n 10 miljoen m^3 kan de reservering van de Houtrakpolder ongeveer 30% van de ruimtelijke opgave opvangen. Eventuele piekwaterberging in de toekomst zal uitwerkt worden aan de hand van de randvoorwaarden vanuit de natuur die hier ligt.

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

Toekomstige waterbergingen kunnen dienen als watervoorraad om tekorten in droge periodes te voorkomen. Aanvullend kunnen veenweidegebieden bijdragen aan de opgave om meer water vast te houden in de bodem door het vergroten van de 'sponswerking'. Deze richting vraagt om overleg en gesprek met boeren die deze weides bewerken en beheren.

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 als havenbekken is een bevoegdheid van de provincie Noord-Holland. De reservering is verankerd in de provinciale Omgevingsvisie (2018) die pas in 2028 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 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 en de realisatie van de Energiehaven);*
- *voldoende milieuruimte (met name risicoruimte) is vrijgemaakt voor de energie- en circulaire transitie;*
- *voldoende ruimte is voor de inpassing van de energietransitie en cruciale delen daarvan al in het landschap zijn ingepast, en versterking van het landschap hiervoor kan worden gerealiseerd;*
- *de Energiehaven is gerealiseerd 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/Amsterdam-Rijnkanaal gebied ruimte worden gevonden voor een alternatieve grootschalige waterberging.

De strategische reserveringen voor waterbeheer vormen de belangrijkste (maar niet de enige) manier om meer ruimte voor water te maken. Ze geven invulling aan het principe om water zo mogelijk vast te houden in een gebied, als dat niet lukt te 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 zoveel mogelijk vermijden van nieuwe verharde oppervlakten en een klimaatadaptieve inrichting van bebouwde gebieden dragen ook bij aan meer ruimte voor het water. Met name de waterveiligheid is gediend bij dit type maatregelen.

Meer ruimte voor water betekent dat:

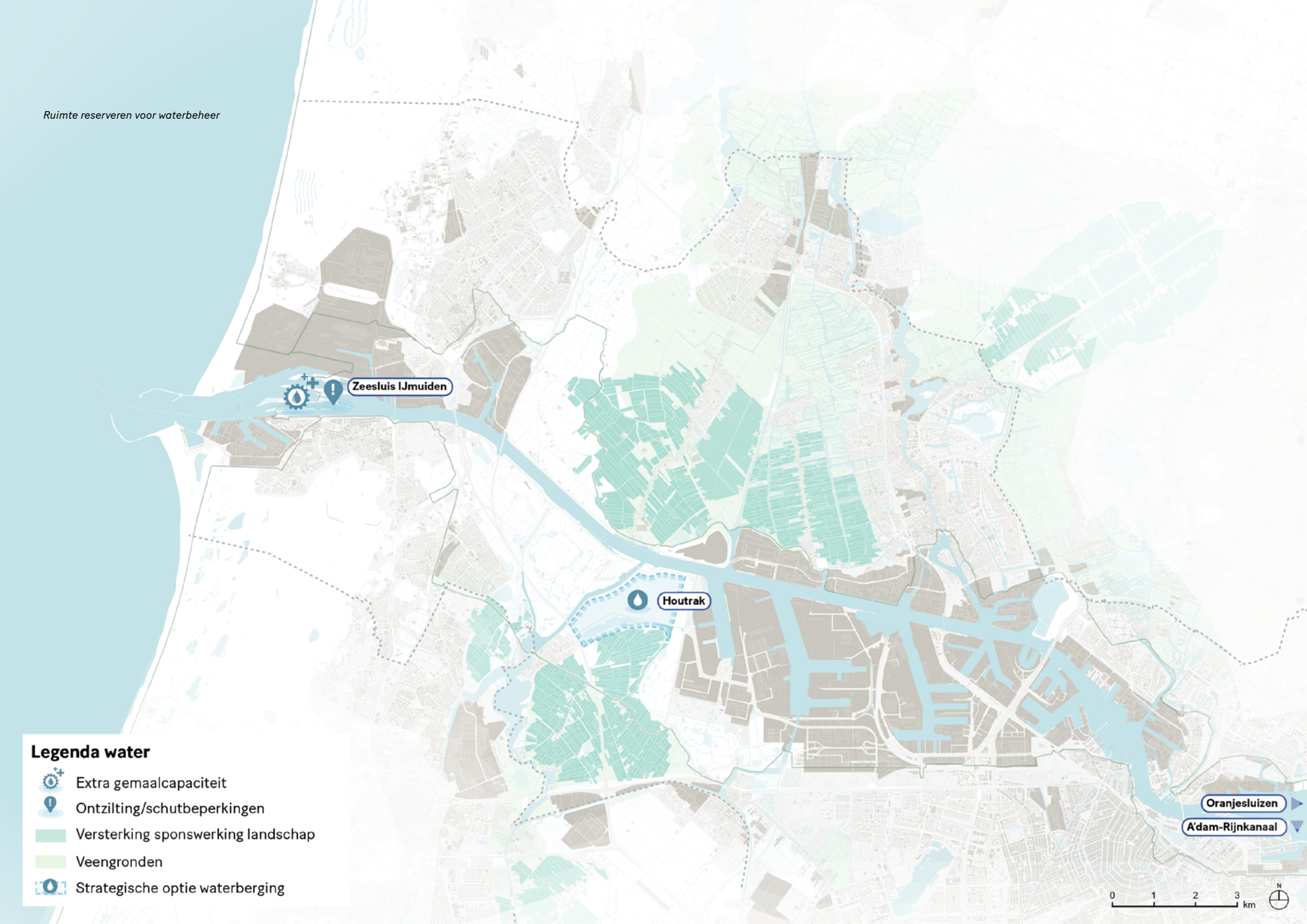
- gebieden met een grote waterbergende capaciteit in de bodem beter moeten worden benut voor het vasthouden van water, de zogenaamde sponswerking;
- het grondgebruik in gebieden waar de bodem daalt en in lager gelegen gebieden moet transformeren naar een gebruik dat een hogere grondwaterstand en een verdere verzilting van de bodem toelaat;
- lager gelegen gebieden een rol moeten gaan vervullen in het bergen van water;
- klimaatadaptieve maatregelen ook in stedelijk gebied en op bedrijventerreinen doorgevoerd moeten worden, zoals meer ruimte voor infiltratie in de bodem en maatregelen om water zoveel mogelijk vast te houden op gebouwen en terreinen.

Tot slot kan ook het vergroten van de afvoercapaciteit van het watersysteem bijdragen aan de oplossing. Bijvoorbeeld via extra pompen, richting Markermeer, Lek of Noordzee.

Randvoorwaarden aan andere opgaven
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 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:

1. wateraanvoer en -afvoer oplossen in eigen gebied;
2. niet of onder strikte voorwaarden bouwen in kwetsbare gebieden;
3. klimaatadaptief en modulair ontwerpen van woningen, voorzieningen en bedrijven;
4. bij nieuwe ontwikkelingen anticiperen op overstromingen;
5. sturen op combinaties van ruimtevragende functies;
6. voldoende goed drinkwater is niet langer vanzelfsprekend;
7. beperken van lozen van koelwater in oppervlaktewater;
8. grootschalige elektrolyse op locaties waar (zoet) water voldoende beschikbaar is
9. ingevolge de KRW mogen ontwikkelingen in en rond het kanaal er niet toe leiden dat de chemische en ecologische toestand van het kanaal achteruitgaat.

Ruimte reserveren voor waterbeheer



5.3.2 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 boeren die grote delen van ons groene landschap beheren en bewerken. Met de boeren 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.

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 met andere opgaven:

- Landschappelijke versterking van de Wijkermeerpolder draagt bij aan de kwaliteit van de leefomgeving in de IJmond en een gezondere leefomgeving. Het is onze ambitie om de kwaliteit van deze leefomgeving te verbeteren.
- Het landschap van de Houtrakpolder sluit aan op een toekomst waarin deze polder gaat bijdragen aan toekomstig waterbeheer en een verhoging van de ecologische 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.
- Landschappelijk, recreatieve en ecologische versterking van de oost-west verbindingen tussen de grote aaneengesloten groengebieden. Deze verbindingen zijn van essentieel belang voor verschillende functies van het landschap zoals recreatie, biodiversiteit, waterhuishouding, waterkwaliteit, en klimaatadaptatie. Het gaat hierbij om groene verbindingszones tussen Nationaal Park Zuid-Kennemerland en het recreatiegebied Spaarnwoude.

Wijkermeerpolder

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. Deze doelstelling staat voorop. 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.

Door nabijheid van de IJmond kan de Wijkermeerpolder voorzien in de groeiende behoefte aan meer recreatief groen dat past bij 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, voor groente- en fruittuinen in een omgeving met rust en geschikt voor recreatief verblijf.

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.

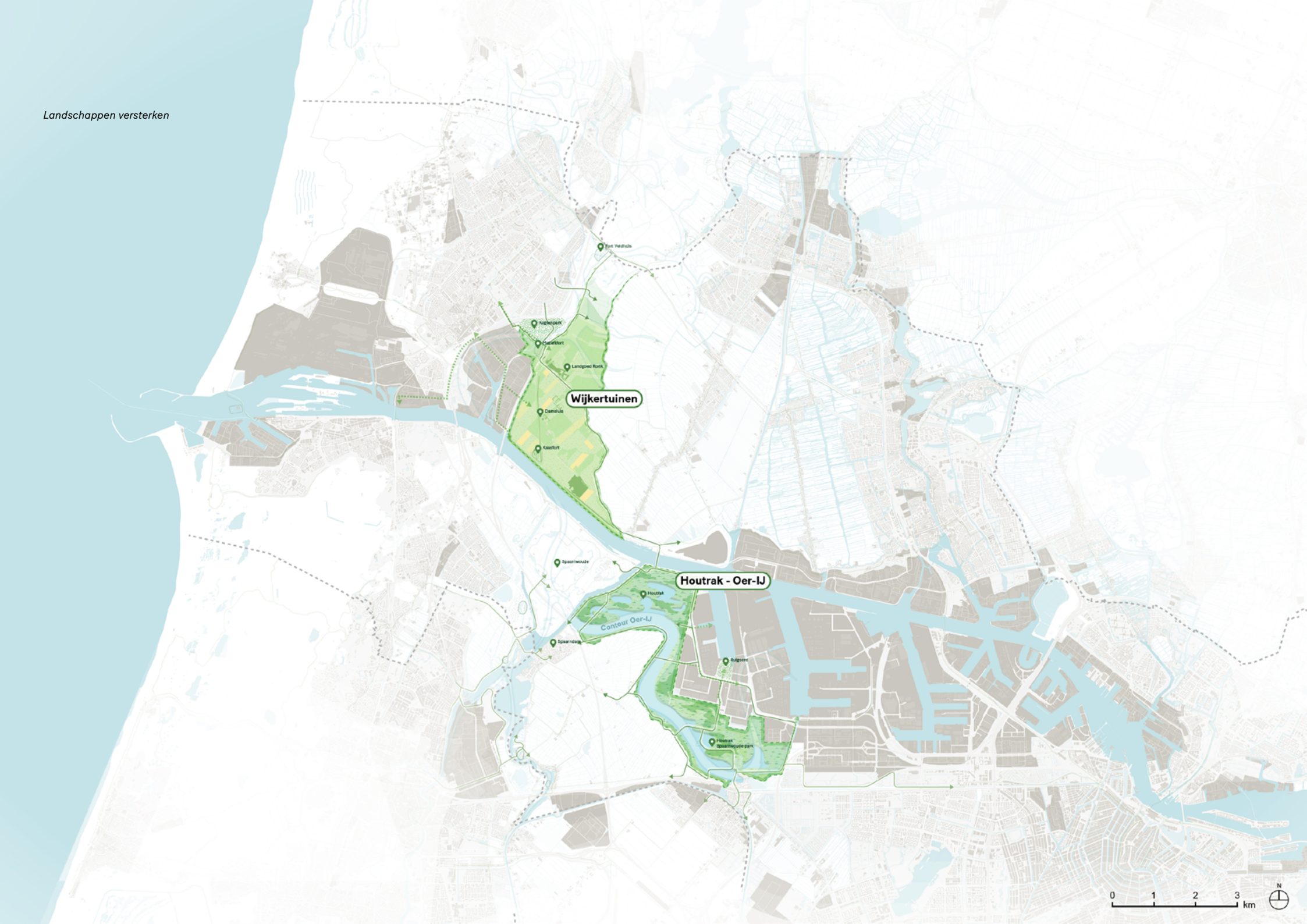
Houtrakpolder en zuidelijk Oer-IJ
Een toekomst waarbij de Houtrakpolder, als diepgelegen polder, ingezet kan worden voor waterbeheer om piekmomenten in ons watersysteem op te vangen, creëert koppelkansen met andere ruimtebehoeftes in het gebied. Daarbij valt te denken aan ecologische versterking, uitbreiding 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. Voordat het Noordzeekanaal werd aangelegd, was het IJ een soms onstuimige zeearm die in dit landschap vrij spel had. In de grondstructuur van de Houtrakpolder is deze zeearm nog steeds zichtbaar.[52] 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 verzilte 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 te 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 de beste vestigingslocatie blijkt te zijn, dan kan voor de hierboven beschreven landschappelijke versterking, de komende jaren financiering worden gevonden vanuit dit steunfonds.[53]

Landschappen versterken



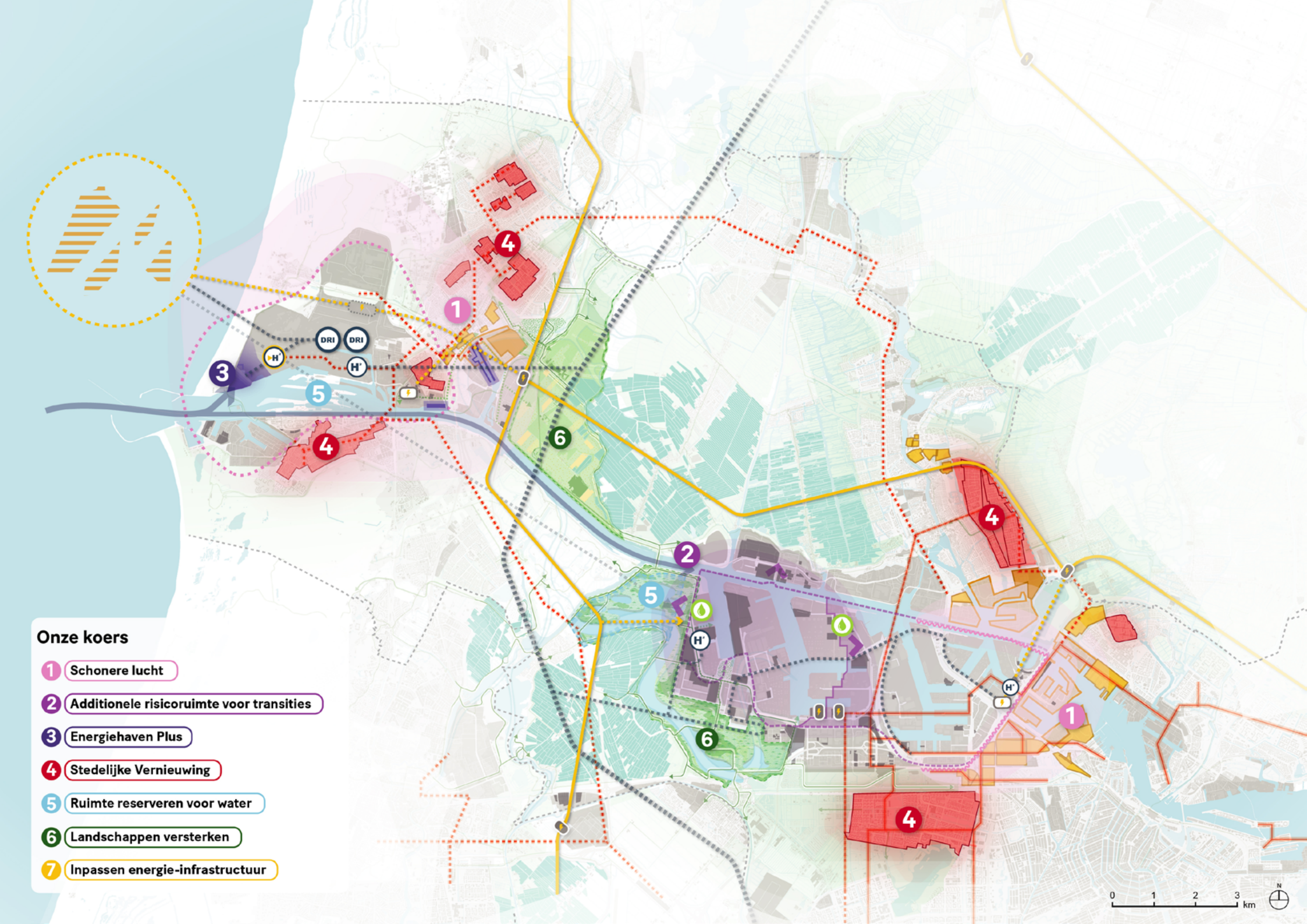
5.4 Eén koers, één gemeenschappelijk richting

Met deze koers zetten Rijk en regio zetten in op één integraal samenhangend pakket van sleutelrichtingen 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. Het realiseren van onderdelen van dit ontwikkelperspectief maakt dat de reservering voor een mogelijk havenbekken Houtrakpolder in de toekomst niet meer nodig is.
- Echter de reservering is nog steeds actief, en kan pas worden afgedaan 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.


Onze koers
1 Schonere lucht
2 Additionele risicoruimte voor transities
3 Energiehaven Plus
4 Stedelijke Vernieuwing
5 Ruimte reserveren voor water
6 Landschappen versterken
7 Inpassen energie-infrastructuur
DRI
DRI
H'
H'
H'
H'
0
1
2
3
km
N

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 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).

Proces van totstandkoming

Het Ontwikkelperspectief NZKG 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 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 ontwerpatelier 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 2022 en 2023 voerden we vele individuele gesprekken met alle betrokken partijen. We gaven inzicht in de opgaven en dilemma's, door tekeningen en schetsen, een Tetris spel het ontwikkelen van een partituur en tentoonstellen van alle schetsen en ideeën. We maakten grote kaarten met puzzelstukken van het gebied en gebruikten die voor presentaties. De eerste kaart was 2x3 meter, de volgende 4x6 meter groot. We bedachten 'freebees' voor bestuurders om in te zetten op belangrijke thema's. De projectleider van het Programmabureau NZKG gaf presentaties op congressen, aan wethouders, in het Directeuren Overleg, in Bestuurscommissies, aan gemeenteraden, de Omgevingsdienst NZKG en Provinciale Staten. We maakten een NZKG-spel voor een grote groep MRA-trainees.

PosadMaxwan ondersteunde ons bij het verbeelden van de opgaven en dilemma's, gaf presentaties en schreef mee aan de tekst van het ontwikkelperspectief. The Imagineers hielpen bij het ontwikkelen van een 3D visualisatie.

MOOI Noord-Holland schreef een Gebiedsbiografie over het Noordzeekanaalgebied en ontwikkelde een website voor de digitale versie. Zij deden dit in opdracht van provincie Noord-Holland en het Programmabureau Noordzeekanaalgebied. We organiseerden hiervoor twee ateliersessies waarin landschaps- en cultuurdeskundigen van onze partners input gaven.

Door alle gesprekken en samenwerkingen 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 NZKG 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 zal aan hen ter onderschrijving worden voorgelegd.





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 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

7 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 pararaaf 1.4 voor nadere toelichting, zal aandacht zijn voor de invulling van de nationale doelstellingen en hoe deze vorm krijgen in het NZKG.

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

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

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

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

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

14 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.

15 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).

16 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).

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

18 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 betekend dat er voldoende ruimte beschikbaar is voor minimaal 22 jaar. Dat betekend 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 Tatasteel beschikbaar kan komen, en ruimte die wel vrij is in het gebied maar niet uitgeefbaar is zoals bijvoorbeeld de ADM-werk 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.

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

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

21 Als wij uitgaan maximale scenario uit het Ontwerp-Programma Energiehoofdstructuur van 350 hectare dat kan dat ruimtelijk 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 voor nautische functies en circulaire bedrijvigheid. Door deze opgave ruimtelijke te verdelen past deze opgave wel. Zo wordt er nu al op het terrein van Tata voor de energietransitie een transformator van 23 hectare gebouwd, en komt er na de transitie van Tata Steel ruimte vrij die ingezet kan worden voor de Energietransitie. Versterking van het elektrische netwerk, én het aansluiten van energiekabels van wind op zee (VAWOZ) vraagt om ruimte in het groene landschap nabij het 380kv-netwerk, voor transformatoren en conversiestations. Door de ruimtelijke opgave voor de energietransitie te verdelen naar de meest geschikte plekken en deze te verdelen over zowel Westpoort, het terrein van TATA-Steel en het groene landschap past ook het maximale scenario in het Noordzeekanaalgebied. Als dit maximale scenario nodig is vraagt dit wel om ruimtelijk prioriteit te geven aan vestigingen die hier bijdragen aan deze nieuwe energiestructuur.

22 Onzekerheden/ variabelen van onderzoek van Ecorys betreffen: De ontwikkelingen van de wereldhandel en de mate waarin strategische grondstoffen bereikbaar 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.

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

24 Decisio (2023) MKBA Energiehaven.

25 GE Energy (2022), Inventarisatie ruimte en milieucontouren energieprojecten NZKG, september 2022. P. 45.
26 Overleg hierover vind ook plaats in het BO Industrie en Gezondheid.
27 Nota Zeehavens, provincie Noord-Holland, 2022, blz. 28
28 Cijfers uit Woondeal MRA (2023)
29 RIVM (2021), Blik op leefomgeving en gezondheid voor de Verstedelijkingsstrategie Metropoolregio Amsterdam vanuit beschikbare data en trends.
30 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.
31 RIVM (2021), Blik op leefomgeving en gezondheid voor de Verstedelijkingsstrategie Metropoolregio Amsterdam vanuit beschikbare data en trends.
32 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)
33 Onderzoeksraad voor Veiligheid (2023), Industrie en Omwonenden p.8
34 Onderzoeksraad voor Veiligheid (2023), p 141.
35 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.
36 Landschappelijke waarden en structuren zijn benoemd in de provinciale Leidraad Landschap en Cultuurhistorie en het provinciale document 'Bijzonder Provinciaal Landschap'.
37 Gemeentelijke Visie Haven 2020 – 2040 (p.38)
38 Deze raming komen uit de eerste voorlopige onderzoeken van Toekomstbestendig Watersysteem ARK-NZK. Specialisten geven mee dat deze prognose in de toekomst waarschijnlijk nog hoger zal uitvallen.
39 Kamerbrief 'water en bodem sturend' van minister van I&W (25 november 2022)
40 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).
41 Bron: Visie schone scheepvaart, Port of Amsterdam 2022.
42 Conform de Transformatiestrategie uit 2017, de Visie Noordzeekanaalgebied 2040, en Omgevingsvisie Amsterdam 2050 (2022).
43 Omgevingsvisie Amsterdam 2050 (p.195)
44 Bij verruiming gaat het om een nieuwe contouren voor omgevingsveiligheid inclusief aandachtsgebieden.
45 Europese commissie, 13.2.2023 C(2023) 885 final. Steunmaatregel SA.105305 (2022/N) Nederland zie bijlage onder NL 323.
46 Conversie is nodig om LOHC (de vloeibare, diesel-achtige vorm waarin waterstof getransporteerd) terug te brengen tot waterstofgas. Dit is een van de technieken waar Port of Amsterdam op inzet.
47 Ontwikkelstrategie Haven-Stad 2017, fase 1a en 1b.
48 De Gemeente Haarlemmermeer heeft het Schone Luchtakkoord niet getekend.
49 bron https://www.schoneluchtakkoord.nl/schone-lucht-akkoord/aansluiten-bij-akkoord/waarom-meedoen-schone-lucht-akkoord/
50 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.'
51 Het Schone Lucht Akkoord is ondertekend o.a. door het Rijk, provincie Noord-Holland, Amsterdam, Beverwijk, Heemskerk, Velsen, en Zaanstad. Gemeente Haarlemmereer heeft deze niet getekend. https://www.schoneluchtakkoord.nl/schone-lucht-akkoord/.
52 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.
53 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 plaats vinden.

Colofon

Kernteam programmabureau NZKG:
Jeroen Bakker, Maurits Bongenaar, Yolanda van Diepen, Anne Jans, William Stokman, Jurjen Tjarks, Martijn Veenstra

Beelden (tenzij anders vermeld) door PosadMaxwan:
Jos Kenter, Froukje van de Klundert, Emile Revier

Fotografie door Theo Baart

Teksten door Westerlengte:
Peter Paul Witsen

september 2023

www.noordzeekanaalgebied.nl