

Nota Zeehavens Noord-Holland



ZEEHAVEN



VOORWOORD

Hier maken we de toekomst. Het is voelbaar wanneer je door het Noordzeekanaalgebied vaart en geconfronteerd wordt met alles wat in dit gebied een plek moet krijgen. Of wanneer je in Den Helder kijkt naar de ruimtelijke puzzel die er mede voor moet zorgen dat de kop van Noord-Holland een fijne plek is en blijft voor de inwoners. Hoe ziet die toekomst er in de havens uit als het aan de provincie ligt? Deze Nota Zeehavens gaat dieper in op wat wij als provincie belangrijk vinden in de havens van Noord-Holland.

De zeehavens van Noord-Holland zijn plekken waar een aanzienlijk deel van de Noord-Hollandse en Nederlandse economie op draait. Plekken waar tienduizenden mensen wonen, werken en recreëren. Waar ruimte is voor scheepvaart en ook (zware) industrie. Het zijn gebieden die de samenleving door de jaren heen veel welvaart hebben gebracht en waar we trots op zijn! Maar welvaart mag niet ten koste gaan van welzijn. Er moet daarom veel gebeuren in de havens. Enerzijds om onze economie door te ontwikkelen en competitief te blijven en anderzijds de negatieve effecten op bijvoorbeeld de gezonde leefomgeving, de biodiversiteit en het klimaat sterk te verkleinen. De transities naar duurzame energie en circulaire bedrijvigheid zijn hierin een belangrijke sleutel. Die twee transities worden in de havens de komende jaren zichtbaar en tastbaar.

Daar is ruimte voor nodig in de havens. En niet alleen voor deze twee transities, de industrie en andere haven gebonden activiteiten. Er is ook ruimte nodig voor tijden met hoge waterstanden door de stijgende zeespiegel, voor landschap, voor de Koninklijke Marine in Den Helder én voor nieuwe woningen in het Noordzeekanaalgebied. Dat is niet makkelijk. In de havengebieden is nog maar beperkt vrije ruimte beschikbaar. Deze ontwikkelingen moeten dus plaatsvinden in een omgeving die volop in gebruik is. Niet alles kan en niet alles kan meteen. Er moet gekozen worden. En dat vergt een grote inspanning. Niet alleen van de provincie Noord-Holland, maar ook van alle andere partijen in de gebieden. Van de bewoners rondom de havens, de (haven)bedrijven, en van de verschillende overheden – gemeenten, provincie, de waterschappen en het Rijk – met ieder eigen taken en verantwoordelijkheden. Om deze complexe puzzel – want dat is het – te laten slagen, werken we samen en moet iedereen de schouders eronder zetten. Individuele partijen zullen soms teleurgesteld zijn wanneer eigen ambities en belangen niet of niet volledig gerealiseerd kunnen worden omdat er in het belang van het gehele gebied een andere oplossing voorrang krijgt. Toch zijn die keuzes nodig. Zodat Noord-Holland klimaat-robust wordt en we onze rol pakken in de transitie naar duurzame energie en de circulaire economie. Zodat onze havens economisch blijven meedraaien in de wereldtop en tegelijkertijd de kwaliteit van de gezonde leefomgeving en de biodiversiteit toeneemt.

Ik kijk er naar uit de opgaven samen met u ter hand te nemen, zodat we met elkaar trots kunnen blijven op onze zeehavens!



Titelpagina:

Beeld: Port of Amsterdam/Jesse Kraal

Rosan Kocken. Beeld: Johannes Abeling

INHOUD

2	Voorwoord
5	Samenvatting
11	1. Inleiding
11	1.1 Balans tussen economische groei en leefbaarheid
11	1.2 Regie in Ruimtelijke Ordening
13	1.3 Leeswijzer
15	2. De havens van Noord-Holland
15	2.1 Het Noordzeekanaalgebied
17	2.2 Amsterdam
21	2.3 Zaanstad
22	2.4 De IJmond
25	2.5 Den Helder
28	3. De opgaven in de zeehavens
28	3.1 Draaischijven in de Energietransitie
34	3.2 Economisch toekomstbestendige havens
42	3.3 Voldoende woningen in de Metropoolregio Amsterdam
45	4. De provinciale inzet in de havengebieden
45	4.1 Samenwerking als aanpak
47	4.2 Amsterdam
49	4.3 Zaanstad
50	4.4 De IJmond
52	4.5 Den Helder
54	Bijlage 1: De Beleidscontext
58	Bijlage 2: Betrokkenen



De haven van Den Helder. Beeld: Port of Den Helder/Flying Focus

SAMENVATTING

Noord-Holland heeft een relatief hoog welvaarts- en welzijnsniveau. Om dit vast te houden, richt de provincie zich op een goede balans tussen economische groei en leefbaarheid. In de Omgevingsvisie NH2050 van de Provincie Noord-Holland zijn negen ambities geformuleerd waarmee dat bewerkstelligd kan worden.

- Gezonde en veilige leefomgeving in de hele provincie
- Vergroten biodiversiteit: natuurinclusief ontwikkelen
- Duurzame en vernieuwende economie
- Toekomstbestendige landbouw
- Klimaatadaptatie: klimaatbestendig en waterrobuust
- Energietransitie: klimaatneutraal in 2050
- Ontwikkeling van stad en land. Inclusief wonen en duurzame mobiliteit
- Metropoolregio Amsterdam: economie, wonen en landschap in balans
- Noord-Holland Noord: ontwikkeling unieke kracht en kwaliteit

De zeehavens van Noord-Holland

Met het Noordzeekanaalgebied en Den Helder heeft de provincie meerdere zeehavengebieden van (inter)nationale betekenis en van grote maatschappelijke waarde binnen haar grenzen. De zeehavens van Noord-Holland:

- Zijn gebieden met stuwende werkgelegenheid, met technische banen van mbo tot universitair en een jaarlijks miljarden aan toegevoegde waarde voor de regionale en nationale economie.
- Zijn essentieel voor het realiseren van de energietransitie in Nederland.
- Zijn belangrijke nautische en logistieke knooppunten binnen Nederland.
- Bieden ruimte aan specifieke functies zoals industrie (Noordzeekanaalgebied) en de Koninklijke Marine (Den Helder).
- Zijn in beeld als hoogwaardige woonwerkmilieus (delen van het Noordzeekanaalgebied).

De keerzijde van de grote economische dynamiek in de havens is de hoge uitstoot van schadelijke stoffen (oa. CO₂, stikstof en fijnstof), geurhinder en geluidsoverlast. Deze negatieve effecten dienen fors verminderd te worden om de klimaatdoelen te behalen, bij te dragen aan een gezonde leefomgeving en het vergroten van de biodiversiteit. Om de in de provinciale omgevingsvisie geambieerde balans tussen economische groei en leefbaarheid te bewerkstelligen, zullen de zeehavens de komende decennia een aanzienlijke transformatie moeten doormaken. De provincie Noord-Holland zet in op economisch toekomstbestendige havens, het maximaal realiseren van de energietransitie en de transformatie van een aantal havengebieden naar hoogwaardige woon- werklocaties. Dit zijn stuk voor stuk majeure opgaven. Deels liggen ze in het verlengde van elkaar. Deels concurreren ze om dezelfde ruimte. Door heldere keuzes te maken en deze opgaven goed onderling af te wegen, is het mogelijk deze drie opgaven met elkaar te verenigen in de havengebieden.

De energietransitie als sleutel

Voor alle Noord-Hollandse zeehavens geldt dat de energietransitie een sleutelrol vertolkt. In de eerste plaats omdat zonder zeehavens de energietransitie in Nederland niet zal slagen. Ten tweede omdat het voor de economische concurrentiepositie van de havens noodzakelijk is de transitie van fossiele bronnen naar duurzame bronnen te maken. En ten derde omdat de energietransitie cruciaal is om de uitstoot van schadelijke stoffen terug te dringen, hetgeen één van de benodigde elementen is om de klimaatdoelen te behalen, de kwetsbare natuur te beschermen en de kwaliteit van de leefomgeving te vergroten.

Binnen de energietransitie is een hoofdrol weggelegd voor waterstof en elektriciteit. Daarom zet de provincie onder meer in op het aantakken van zowel het Noordzeekanaalgebied als de Kop van Noord-Holland op de nationale waterstof backbone. Binnen de haven van Amsterdam wordt ingezet op de import en productie van synthetische brandstoffen, waarbij waterstof ook een belangrijke rol speelt. Bovendien wordt de realisatie van windparken op zee door de provincie ondersteund. Onder meer door samen met de betrokken partijen in Den Helder en de IJmond te werken aan voldoende kaderuimte en kavels voor deze ontwikkeling en door in het Noordzeekanaalgebied en de Kop van Noord-Holland ruimte te scheppen voor de aanlanding van elektriciteit (en later waterstof) van de windparken op zee. Samen met de verzwarende van het stroomnet en maatregelen zoals warmtenetten, stoomnetten en CO₂-distributienetwerken, biedt dit de mogelijkheid voor de scheepvaart, aanwezige industrie en overige bedrijvigheid om de bedrijfsprocessen te verduurzamen.

Economisch toekomstbestendige havens

Naast het realiseren van de energietransitie is het voor economisch toekomstbestendige havens van belang dat er voldoende ruimte is voor havengebonden bedrijvigheid en dat de nautische en logistieke functie geborgd is. Bovendien is het uitgangspunt dat de bedrijvigheid in de havengebieden circulair plaatsvindt. In de havengebieden is de ruimte echter schaars. Om te voorkomen dat de beschikbare ruimte volstroomt met functies die ook elders gehuisvest kunnen worden, houdt de provincie Noord-Holland in het Noordzeekanaalgebied vast aan de in Omgevingsverordening aangemerkte Industrierreinen van Provinciaal Belang. Daarmee worden deze gebieden in beginsel bestemd voor havengebonden bedrijvigheid, zware industrie, de energietransitie en circulaire economie.

Om het Noordzeekanaalgebied als nautisch en logistiek knooppunt in stand te houden dienen de aansluitingen op de (inter)nationale netwerken op orde te zijn. Omdat het wegennet in de Metropoolregio Amsterdam steeds zwaarder belast wordt, zal een groeiend deel van het goederenvervoer moeten plaatsvinden via het spoor, het water en buisleidingen. De technische staat van het Noordzeekanaal en het Amsterdam-Rijnkanaal is echter een aandachtspunt. Daarmee komen de waterveiligheid, de waterkwaliteit en de continuïteit van de binnenvaart onder druk te staan. De provincie pleit, samen met de waterbeheerders, voor het starten van een integraal MIRT-traject waarin de toekomstbestendigheid van dit watersysteem centraal staat. Tevens pleit de provincie er voor om in de afweging binnen NOVEX-NZKG voldoende ruimte te scheppen voor piekwaterberging. Ook de capaciteit op het spoor is een aandachtspunt. Daarom wordt ingezet op een zo goed mogelijke aansluiting van het Noordzeekanaalgebied per spoor op het Trans-European Transport Network.

Voldoende woningen in de Metropoolregio Amsterdam

Om de grote krapte op de woningmarkt in de Metropoolregio Amsterdam tegen te gaan, hebben het Rijk en de regio in het Verstedelijkingsconcept 2050 van de Metropoolregio Amsterdam afgesproken op welke locaties woningen gebouwd kunnen worden. Daarbij zijn onder meer drie locaties in het Noordzeekanaalgebied benoemd om te transformeren naar hoogwaardige woon- werkmilieus. De provincie Noord-Holland onderschrijft deze koers maar pleit er wel voor dat op de beoogde transformatielocaties in Amsterdam (Havenstad), Zaanstad (Hembrugterrein en Achtersluispolder) en Beverwijk (Spoorzone) per deelgebied zorgvuldig wordt afgewogen welke gebieden op welk moment getransformeerd kunnen worden. Daarbij dient zowel de gezonde leefomgeving als het in stand houden van een toekomstbestendige haven economie gegarandeerd te zijn. In praktijk zal dit betekenen dat alle transformatielocaties die in het Verstedelijkingsconcept 2050 van de Metropoolregio Amsterdam benoemd staan vroeg of laat aan de orde komen. Maar ook dat er binnen deze locaties deelgebieden zijn die pas na 2050 of helemaal niet getransformeerd zullen worden.

De inzet en samenwerking in de havengebieden

Het ter hand nemen van de geschetste opgaven zal een grote inspanning en grote investeringen vergen waarbij vele partijen een rol spelen. De verschillende overheden – gemeenten, provincie, de waterschappen en het Rijk – en de (haven)bedrijven zullen de opgaven gezamenlijk ter hand moeten nemen. De partijen vinden elkaar in overkoepelende trajecten, zoals de Verstedelijkingsstrategie van de Metropoolregio Amsterdam en, specifiek voor de havens, in de diverse samenwerkingsverbanden zoals het Bestuursplatform Noordzeekanaalgebied en de overleggen met betrekking tot de ontwikkeling van het Maritiem Cluster Den Helder. Geheel in lijn met de Omgevingsvisie NH2050 zal de provincie vanuit het adagium ‘lokaal wat kan, regionaal wat moet’ het voortouw blijven nemen in de samenwerking in de havengebieden.

Om internationaal economisch competitief te blijven is ook de samenwerking tussen havenbedrijven nodig. De havenbedrijven in Noord-Holland onderhouden goede relaties met elkaar en trekken langzaam maar zeker meer met elkaar op. Er wordt kennis uitgewisseld en er lopen initiatieven met betrekking tot gezamenlijke acquisitie en ontwikkeling. Toch wordt op dit moment niet het gehele potentieel van de havens benut, simpelweg omdat de kleinste havenbedrijven niet in staat zijn op alle ontwikkelingen in te spelen. Daarom is de provincie voorstander van nauwere samenwerking tussen de havenbedrijven om het geheel sterker te maken. Daarbij kan gedacht worden aan meer structurele samenwerking tussen Port of Amsterdam en Port of Den Helder op specialistische operationele werkzaamheden. Maar ook aan het gezamenlijk optrekken van de havenbedrijven bij het ontwikkelen van kavels ten behoeve van windparken op zee. Daarnaast zou de provincie Noord-Holland graag zien dat de havenbedrijven in de IJmond nader onderzoeken op welke wijze de schaarse kaderuimte in de IJmond beter benut kan worden, waarbij het intensiveren van de samenwerking tussen de Zeehaven IJmuiden NV en de haven van Beverwijk voor de hand ligt.

Amsterdam

De Amsterdamse haven is en blijft één van de belangrijkste economische gebieden binnen de provincie Noord-Holland. Maar de haven staat voor de grote opgave te transformeren naar een duurzame brandstoffenhaven en plaats te bieden aan de voor de energietransitie benodigde industrie en infrastructuur. Ook dient de transitie te worden gemaakt naar schone scheepvaart en dient de bedrijvigheid in zijn totaliteit circulair te worden. Tot slot wordt het havengebied gelegen binnen de ring A10 de komende decennia getransformeerd naar hoogwaardige woon-werkmilieus. Dit is een enorme opgave. De komende jaren zullen tientallen hectares aan in gebruik zijnde percelen een andere invulling krijgen.

De provincie zet binnen deze context in het bijzonder in op het aanjagen van de energietransitie en de circulaire economie. Bij de ontwikkeling van Havenstad en de verdichting rondom station Amsterdam Sloterdijk zijn het bieden van een gezonde leefomgeving en het borgen van een toekomstbestendige haven economie uitgangspunt. Per te ontwikkelen deelgebied dient een zorgvuldige afweging gemaakt te worden of, en zo ja onder welke voorwaarden, met de transformatie van een volgend deelgebied kan worden gestart. Hierbij dient ook aandacht uit te gaan naar de continuïteit van de logistieke functie van de haven. Bij het kiezen van locaties in de Amsterdamse haven voor functies die gepaard gaan met grote externe veiligheidsrisico's, zoals de aan de waterstof-economie gelieerde projecten, of andere grote milieucontouren, pleit de provincie er voor dat rekening wordt gehouden met de verstedelijking op lange termijn en wordt het wenselijk geacht de meer milieubelastende bedrijven in de toekomst te concentreren in het westelijk deel van het havengebied.

Zaanstad

Zaanstad wordt gekenmerkt door de vervlechting van woningen en bedrijvigheid. Dit leidt op een aantal plaatsen tot een onvoldoende gezonde leefomgeving. Door de gemeente Zaanstad wordt actief gestuurd op het verplaatsen van hinder veroorzakende bedrijven naar plekken waar minder gevoelige functies in de nabijheid zijn. De vrijgekomen locaties en de nabije omgeving worden hiermee ook vrijgespeeld voor woningbouw. In grote lijnen is er een beweging gaande waarbij de hinder veroorzakende bedrijven richting het westen worden verplaatst om aan de oostkant ruimte te scheppen voor woningbouw. De ambities om het Hembrugterrein en de Achtersluispolder te transformeren naar hoogwaardige woonwerkgebieden en op die manier de aansluiting te maken op de Amsterdamse woningbouwontwikkeling Havenstad liggen in het verlengde hiervan. Tegelijkertijd wordt de schaarse ruimte op de Zaanse zeehaventerreinen steeds beter benut door de samenwerking tussen de gemeente Zaanstad, de gemeente Amsterdam en de Port of Amsterdam.

De provincie Noord-Holland kan zich in de basis goed vinden in de ontwikkelingen in Zaanstad. Maar net als in Amsterdam kan transformatie alleen plaatsvinden indien sprake is van een gezonde leefomgeving en een toekomstbestendige haven economie in de Zaanse en Amsterdamse haven gegarandeerd is. Per te ontwikkelen deelgebied dient een zorgvuldige afweging gemaakt te worden of, en zo ja onder welke voorwaarden, met de transformatie van een volgend deelgebied kan worden gestart. Waarbij op voorhand niet zeker is dat elk deelgebied ook daadwerkelijk getransformeerd wordt. Zeker het Nautisch Cluster binnen de Achtersluispolder en de zuidelijke delen van het Hembrugterrein en de Achtersluispolder lijken minder geschikt voor bijvoorbeeld woningbouw. Het ligt niet in de lijn der verwachting dat de havens van Zaanstad een voornamelijk rol zullen spelen in de energietransitie door productie van duurzame brandstoffen. Wel kan nog veel worden gewonnen door de bestaande bedrijvigheid te laten draaien op duurzame energie en circulair te maken. In de logistiek en

distributie van voedsel en staalproducten liggen er kansen in het verduurzamen van het transport en voor opslag en distributie van grondstoffen (grondstoffenrotonde). Ook zijn er kansen voor het verduurzamen van bestaande energienetwerken bijvoorbeeld door aanleg van een stoomnet.

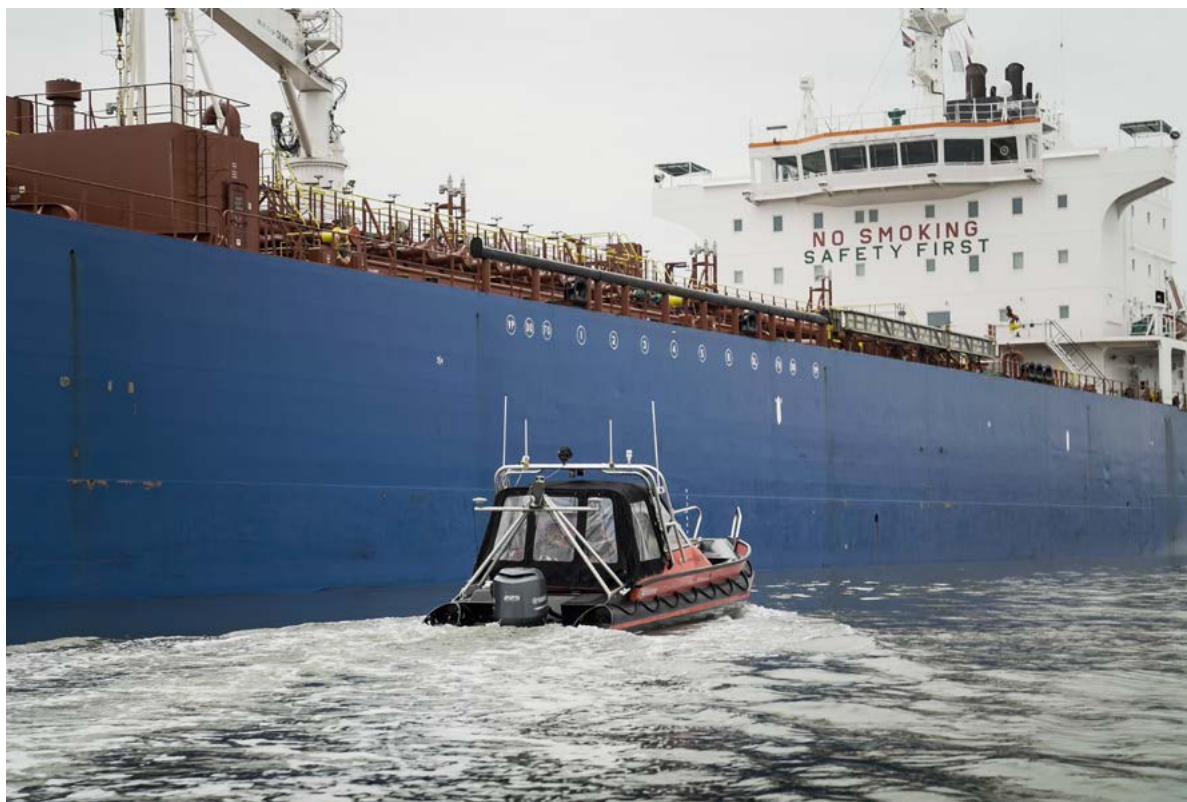
De IJmond

De IJmondhavens (IJmuiden, Velsen en Beverwijk) zijn sterk in voedsel (vis), offshore energie, leisure (ferry en cruisevaart) en de maakindustrie. De grootste uitdaging is om ruimte te vinden voor de energietransitie. Waarbij plaats gevonden moet worden voor de fabrieken en infrastructuur zodat bijvoorbeeld Tata Steel over kan schakelen op waterstof en waarbij elektriciteit van wind op zee aanlandt in de IJmond. En op kleinere schaal waarbij de havens in de IJmond zelf verduurzamen en waarbij genoeg kaderuimte en kavels aanwezig zijn voor de bouw en onderhoud van windparken op zee.

De haven van IJmuiden is een economisch gezonde haven. De clusters vis en leisure kunnen groeien binnen de beschikbare ruimte in de haven. Voor de aanleg en onderhoud van windparken op zee geldt dat niet. De provincie zet daarom in op het vergroten van de beschikbare ruimte in de verschillende IJmondhavens. Onder meer door het project Energiehaven te ondersteunen. Ook de kades en kavels in de havens van IJmuiden, Velsen en Beverwijk kunnen beter benut worden. Bovendien is het wenselijk kavels in de haven van IJmuiden vrij te spelen voor havengebonden bedrijvigheid. In Beverwijk zet de provincie in op het behoud van de (havengebonden) bedrijvigheid in en rond de haven. Ook wil de provincie samen met Beverwijk en de andere partners in NOVEX-NZKG onderzoeken welke deelgebieden van het project Spoorzone ter hand kunnen worden genomen en welke andere woningbouwlocaties mogelijk en wenselijk zijn in Beverwijk.

Den Helder

De in de Omgevingsvisie NH2050 geformuleerde ambitie, om de positie van Den Helder als sterke kern in de regio Noord-Holland Noord te bestendigen en uit te bouwen, staat centraal bij de provinciale inzet in de haven van Den Helder. Van oudsher speelt de aanwezigheid van de Koninklijke Marine hierin een belangrijke rol en dat zal ook in de nabije toekomst zo zijn. Voor een toekomstbestendige economische ontwikkeling is het echter belangrijk dat het economisch profiel breder is. Dit is ook één van de belangrijkste opgaven in de door de provincie Noord-Holland, gemeente Den Helder en Defensie/Koninklijke Marine opgestelde visie Maritiem Cluster Den Helder/Kop van Noord-Holland. De haven kan daar, in combinatie met het Den Helder Airport, een grote rol in spelen. Naast de economische versterking zijn ook de te verbeteren waterveiligheid, bereikbaarheid



Beeld: Port of Amsterdam/Ran Hendriks - Drone Addicts

en de energietransitie belangrijke thema's.

De provincie zet daarom in op het versterken van het offshore onderhoud cluster gericht op beheer en onderhoud van windparken op zee. Dit is essentieel voor zowel het realiseren van de energietransitie als voor het versterken van de regionale economie. Daarvoor dienen op korte termijn meer kaderuimte en meer kadegebonden kavels in de kernzone van het Maritiem Cluster te worden gerealiseerd. Het verplaatsen van de Moormanbrug en het intensiever benutten van de bestaande ruimte op het Nieuwe Diep bieden hiervoor de beste kansen. Zeker als ook de ruimtevraag, het ruimteaanbod en de havenfunctie van de Koninklijke Marine hierbij worden betrokken. De provincie onderzoekt samen met de andere partijen op welke wijze dit bekostigd kan worden. Daarnaast pleit de provincie voor het versterken van het scheepsonderhoud cluster waarbij er kansen liggen om de onderhoudsvragen vanuit de civiele haven en vanuit de militaire haven te combineren.

In bredere zin zet de provincie in op de ontwikkeling van de Kop van Noord-Holland als draaischijf in het energielandschap. Niet alleen door het offshore onderhoud van windparken op zee. Maar ook door de gasinfrastructuur en de NAM locatie in Den Helder geschikt te maken voor waterstof en op die manier Den Helder aan te sluiten op het landelijke waterstof-netwerk. Tot slot dient in de Kop van Noord-Holland een aanlanding te worden gerealiseerd van op zee opgewekte elektriciteit en te worden aangesloten op het 380kV netwerk.



Beeld: Port of Amsterdam/Jesse Kraal

INLEIDING

1.1 BALANS TUSSEN ECONOMISCHE GROEI EN LEEFBAARHEID

Noord-Holland heeft een relatief hoog welvaarts- en welzijnsniveau. Om dit vast te houden, richt de provincie zich op een goede balans tussen economische groei en leefbaarheid.¹ In de Omgevingsvisie NH2050 van de Provincie Noord-Holland zijn negen ambities geformuleerd waarmee dat bewerkstelligd kan worden. Met het Noordzeekanaalgebied en Den Helder heeft de provincie meerdere havens van (inter) nationale betekenis binnen haar grenzen, die een grote rol spelen in het verwezenlijken van deze ambities.

- **Ambitie: Duurzame en vernieuwende economie.** De havens bewegen zich economisch in de (inter)nationale voorhoede. Ze bieden ruimte voor specifieke functies zoals industrie (Noordzeekanaalgebied) en de Koninklijke Marine (Den Helder). Bovendien zijn het nautische en logistieke knooppunten. Dit levert veel stuwende werkgelegenheid op – waaronder technische banen van mbo tot universitair – met een grote multiplier voor de lokale en regionale economie. Deze functie dient behouden en versterkt te worden.
- **Ambitie: Gezonde en veilige leefomgeving in de hele provincie en Ambitie: Vergroten biodiversiteit: natuurinclusief ontwikkelen.** De keerzijde van de grote economische dynamiek in de havens is de hoge uitstoot van schadelijke stoffen (oa. CO₂, stikstof en fijnstof), geurhinder en geluidsoverlast. Deze negatieve effecten dienen fors verminderd te worden om bij te dragen aan een gezonde en veilige leefomgeving en het vergroten van de biodiversiteit.
- **Ambitie: Ruimte voor de Energietransitie: klimaatneutraal in 2050.** Om de klimaatdoelstellingen te behalen is het nodig om in de havens zelf de grote industriële energievragers en de aan havens gekoppelde transportbewegingen te verduurzamen. Voor het realiseren van de (inter)nationale energietransitie is het ook cruciaal dat de havens gaan functioneren als draaischijven waar opwek, import, opslag en overslag van duurzame energie plaatsvindt. Een robuuste energie-infrastructuur is daarvoor randvoorwaardelijk.
- **Ambitie: Ontwikkeling van stad en land. Inclusief wonen en duurzame mobiliteit.** De komende decennia zijn honderdduizenden extra woningen nodig in de Metropoolregio Amsterdam. Een aanzienlijk deel van de woningbouwopgave is voorzien in het Noordzeekanaalgebied. Hiervoor zal de komende jaren invulling moeten worden gegeven aan de transformatie van enkele havengebieden.
- **Ambitie: Noord-Holland Noord: ontwikkeling unieke kracht en kwaliteit.** De haven van Den Helder is één van de identiteitsdragers van Noord-Holland Noord en is een grote bron van werkgelegenheid. Ook is het de plaats waar een aantal regionale voorzieningen op het vlak van cultuur en onderwijs geclusterd zijn. Tegelijkertijd beschikt de Kop van Noord-Holland over kwaliteiten als rust, ruimte en groen. Dit totale profiel dient behouden en versterkt te worden.
- **Ambitie: Klimaatadaptatie: klimaatbestendig en waterrobuust.** en **Ambitie: Metropoolregio Amsterdam: dynamiek in balans. Ruimte voor economie met behoud van landschap en cultuurhistorie.** De havens dienen klimaatbestendig en waterrobuust te zijn. En de economische activiteiten in de haven dienen in evenwicht te zijn met het omliggende landschap en de cultuurhistorische waarden.
- **Ambitie: Toekomstbestendige landbouw.** De bijdrage van de havens aan het verwezenlijken van deze ambitie is beperkt. Wel is het voorstelbaar dat de havens een hub-functie vervullen voor regionale voedselstromen in relatie tot de aan voedsel gelieerde stadslogistiek.

1.2 REGIE IN RUIMTELIJKE ORDENING

Deze Nota Zeehavens dient als vertrekpunt voor de provinciale inzet in NOVEX-NZKG en de Ontwikkeling Maritiem Cluster Den Helder de komende jaren.

1. Omgevingsvisie NH2050, Provincie Noord-Holland 2018

Om de beoogde balans tussen economische groei en leefbaarheid te bewerkstelligen, zullen de Noord-Hollandse havens de komende decennia een aanzienlijke transformatie moeten doormaken. Het gaat om grote opgaven en grote investeringen. Dit terwijl de fysieke ruimte en de milieuruimte steeds schaarser worden. Niet alles is mogelijk. Er zullen keuzes moeten worden gemaakt. Dat geldt ook op nationale schaal. Minister De Jonge voor Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening schrijft hierover: *“Nederland is een klein land met grote ambities en nog grotere uitdagingen. De ruimtelijke opgaven die op ons afkomen zijn immens - de demografische groei en wat die betekent voor de woningbouw en de stedelijke ontwikkeling, de transitie in de landbouw, de transitie in onze energievoorziening. We staan aan de vooravond van een grote verbouwing. Om die in goede banen te leiden, moeten we de regie op de ruimtelijke ordening hernemen. Het is een kwestie van rentmeesterschap, we zijn het aan onze kinderen en kleinkinderen verplicht om meerdere generaties vooruit te denken en de goede keuzes te maken.”*²

De grote urgente opgaven krijgen vorm via nationale programma's van de verschillende ministeries in het fysieke domein. Onder meer op het vlak van water, energie en woningbouw. De provincies zijn gevraagd de opgaven ruimtelijk te vertalen, in te passen en te combineren met decentrale opgaven. Naast de ruimtelijke regie per provincie wordt bovendien ingezet op een gebiedsgerichte regie via de NOVEX³ gebieden. In deze gebieden is duidelijk dat, als overheden (Rijk, provincie, gemeente en waterschap) hier met andere partijen geen goede gezamenlijke aanpak op voeren, deze gebieden de komende jaren niet de grote transitie gaan doormaken die nodig is voor het halen van de Europese en nationale doelstellingen. Daarvoor is in deze gebieden de transitieopgave te groot, zijn sectorale oplossingen onvoldoende en is er gedeeld eigenaarschap over sectoren, overheden en maatschappelijke partijen voor een goede aanpak nodig. Het Noordzeekanaalgebied is aangewezen als één van deze gebieden (NOVEX-NZKG).⁴

De ontwikkeling van de Noord-Hollandse havens, zowel die in het Noordzeekanaalgebied als die in Den Helder, dient mede in bovenstaand licht te worden gezien. In deze Nota Zeehavens wordt weergegeven hoe de provincie tegen deze materie aankijkt. In een aantal gevallen zal dat nu reeds gepaard gaan met inhoudelijke keuzes. Maar voor een deel zullen de keuzes juist in gezamenlijkheid gemaakt moeten worden. Geheel in lijn met de Omgevingsvisie NH2050 zal de provincie daarom vanuit het adagium ‘lokaal wat kan, regionaal wat moet’ het voortouw nemen in de samenwerking in de havengebieden. Om vanuit een regio-overstijgende blik te acteren, redenerend vanuit de Omgevingsvisie NH2050 geformuleerde ambities én de vraag vanuit het Rijk om regie te nemen.



Beeld: Port of Amsterdam/Martijn van der Nat - Babylon

² Kamerbrief over nationale regie in de ruimtelijke ordening, Ministerie van BZK 17 mei 2022

³ Nationale Omgevingsvisie Extra

⁴ Kamerbrief over nationale regie in de ruimtelijke ordening, Ministerie van BZK 17 mei 2022

1.3 LEESWIJZER

In hoofdstuk 2 worden de belangrijkste (economische) kenmerken van de zeehavens van Noord-Holland weergegeven. In hoofdstuk 3 worden de grote opgaven geschetst waar de havens voor staan: Het behoud van de economische positie, het realiseren van de energietransitie en de transformatie van havengebieden ten behoeve van woningbouw. In dit hoofdstuk komt ook aan de op welke wijze de provincie deze opgaven ter hand wil nemen en wat de grote aandachtspunten zijn. In hoofdstuk 4 wordt ten slotte weergegeven wat dit betekent voor de verschillende havens en hoe de provincie de voortrekkersrol neemt in de samenwerking.



Beeld: Port of Amsterdam/Daisy Komen

DE HAVENS VAN NOORD-HOLLAND

De provincie Noord-Holland heeft meerdere grote havencomplexen met toegang tot de zee binnen haar grenzen. In deze Nota Zeehavens wordt nader ingegaan op de verschillende havens in het Noordzeekanaalgebied en op de haven van Den Helder. De havens vormen grote bronnen van economische welvaart en werkgelegenheid en de plek binnen de provincie waar ruimte is voor (zware) industrie. De havens worden beheerd door de havenbedrijven. Inkomsten van de havenbedrijven worden voornamelijk gegenereerd door het innen van (zee)havengelden, gronduitgifte en maritieme dienstverlening. Naast directe inkomstenstromen voor de havenbedrijven zelf, is ook de toegevoegde waarde die de bedrijven opleveren binnen de regio van economisch belang.

2.1 HET NOORDZEEKANAALGEBIED⁵

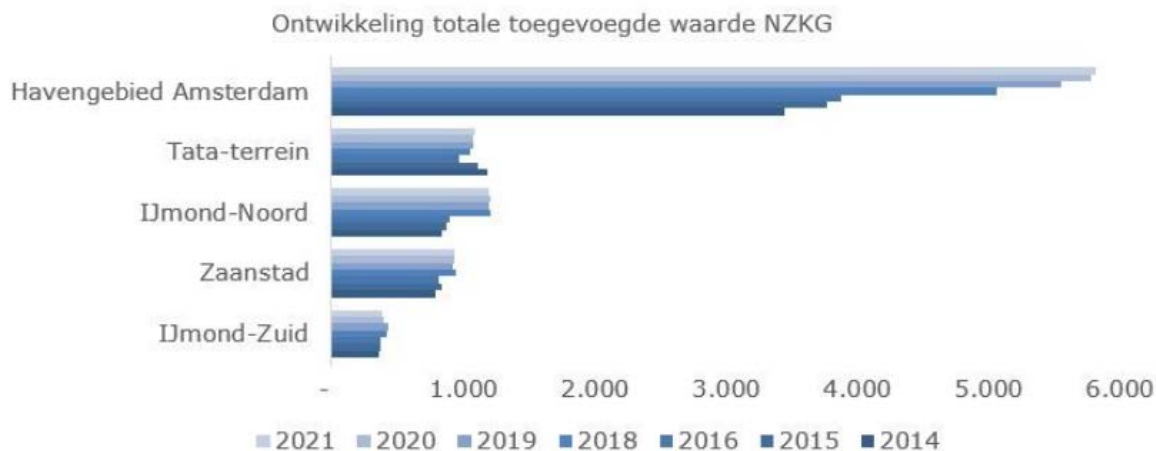
De havens en industrieterreinen in het Noordzeekanaalgebied vormen gezamenlijk het vierde havencomplex van Europa. Binnen het Noordzeekanaalgebied worden de havens van Amsterdam, de IJmond (IJmuiden, Beverwijk en Velsen inclusief Tata Steel) en Zaanstad onderscheiden. Het nautisch beheer van deze havens is centraal geregeld binnen het Centraal Nautisch Beheer – een gemeenschappelijke regeling van de verschillende bevoegde gezagen. Rijkswaterstaat is verantwoordelijk voor het beheer van het Noordzeekanaal, inclusief de zeesluizen bij IJmuiden.



Het Noordzeekanaalgebied heeft een sterke logistieke functie, enerzijds door de overslag van grondstoffen voor de aanwezige industrie en anderzijds door de overslag, opslag en distributie van goederen bestemd voor het achterland. Het heeft een belangrijke doorvoerfunctie over water, spoor en weg richting Nederland en Europa (met name het Duitse Ruhrgebied). In 2021 bedroeg de totale overslag in het Noordzeekanaalgebied (exclusief Zeehaven IJmuiden NV) 88 miljoen ton.

⁵ De economische cijfers in deze paragraaf zijn afkomstig uit de 'Monitor Ruimte-intensivering Noordzeekanaalgebied - achtste meting 2022' van het Programmabureau NZKG uit 2022.

De totale toegevoegde waarde in 2021 in het Noordzeekanaalgebied was ruim €9,6 miljard. De toegevoegde waarde per jaar laat per haven grote verschillen zien, omdat dit afhankelijk is van het aantal mensen dat in een bepaalde sector werkt en de ruimte die een sector in een gebied inneemt. Met name in het Havengebied Amsterdam is de toegevoegde waarde de laatste jaren sterk toegenomen.



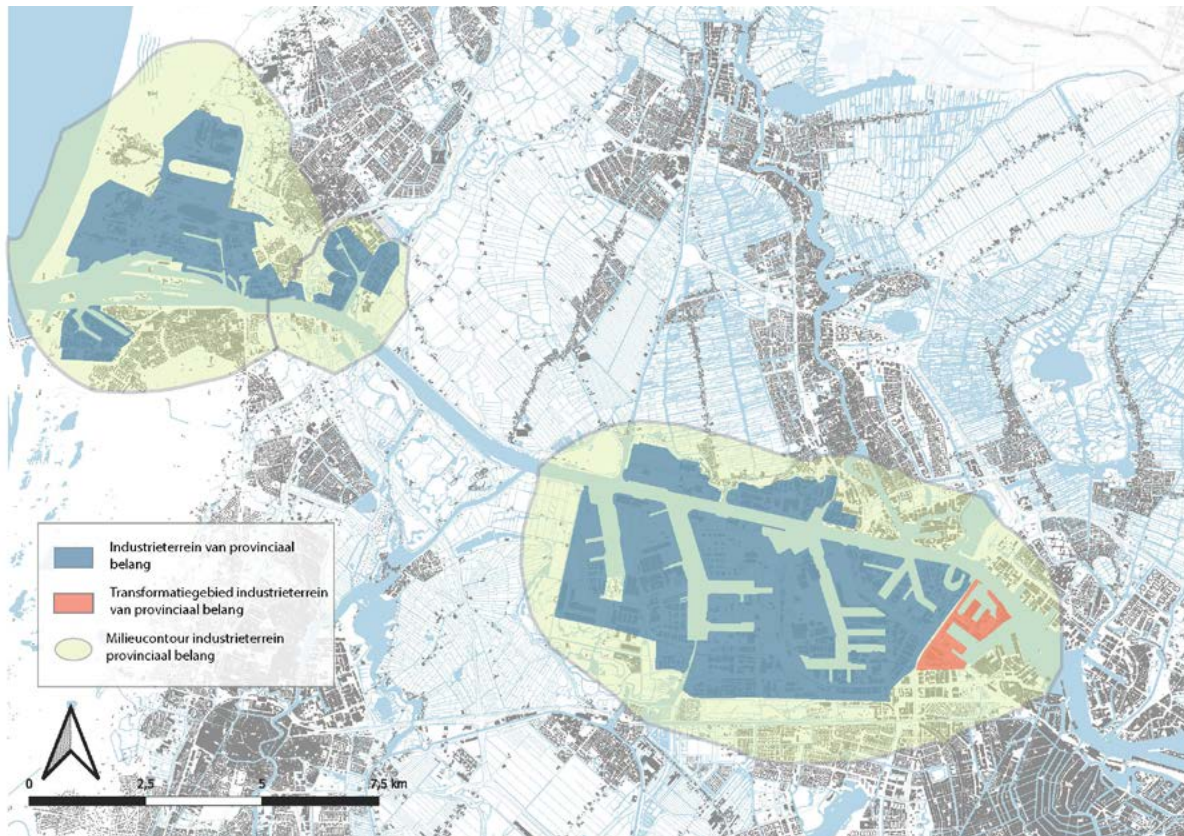
Totale werkgelegenheid op de NZKG-bedrijventerreinen

Ontwikkeling 2014-2020								
Deelgebied	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Deelgebied	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
IJmond-Noord	10.986	11.114	11.478	11.473	11.796	11.664	11.745	11.628
IJmond-Zuid	3.636	3.764	3.755	3.786	3.750	3.836	3.582	3.496
Zaanstad	10.263	10.668	10.649	12.069	12.418	12.253	12.416	12.370
Havengebied Amsterdam	38.029	37.830	38.980	39.385	40.284	44.229	45.945	47.648
TataSteel	10.032	9.973	9.893	9.791	9.704	9.924	9.906	9.996
Totaal	72.946	73.349	74.755	76.504	77.952	81.906	83.594	85.138

Er zijn zo'n 85.000 banen op de bedrijventerreinen langs het Noordzeekanaal gesitueerd waarvan ongeveer 24.000 havengerelateerd. Daarmee zijn deze terreinen goed voor ongeveer 10% van het totale aantal banen in de Noordzeekanaalgebied-gemeenten. Zowel de stijging van de toegevoegde waarde als de stijging in werkgelegenheid komt deels voort uit transformatie van havengebieden met ruimte-extensieve functies naar hoogwaardige woon-werkmilieus in bijvoorbeeld de Minervahaven en het NDSM terrein.

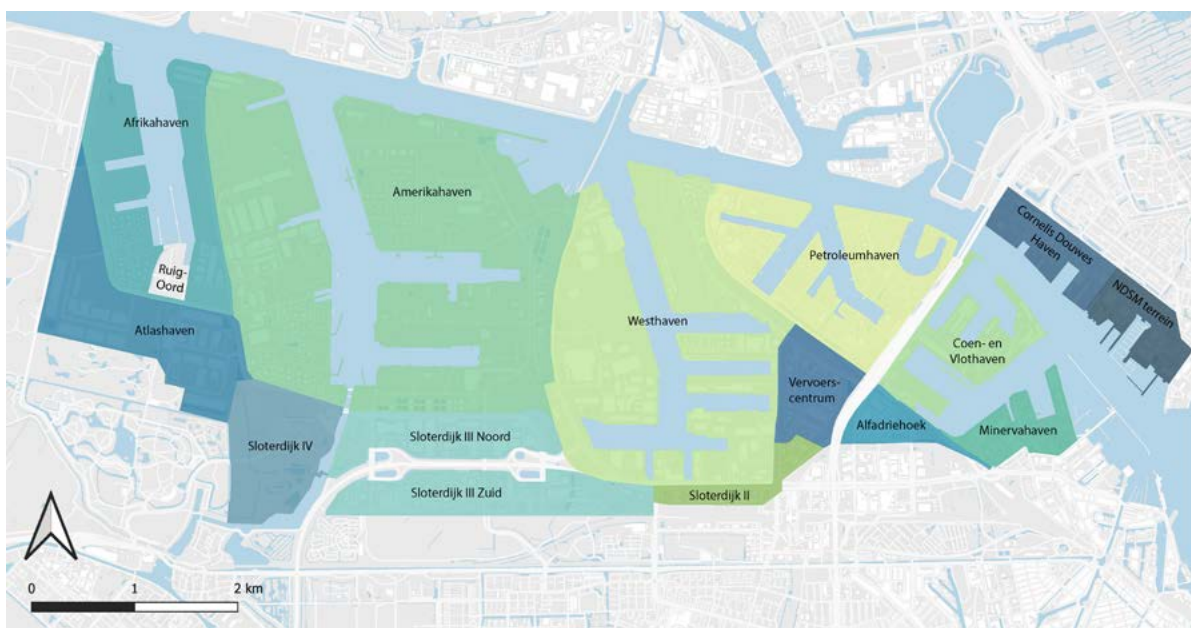
Het grootste deel van de industrieterreinen in het Noordzeekanaalgebied is door de provincie in de Omgevingsverordening aangewezen als Industrieterrein van Provinciaal Belang met als doel de schaarse ruimte die er is in te zetten voor havengebonden bedrijvigheid, zware industrie, de energietransitie en circulaire economie.⁶ Hier wordt in hoofdstuk 3 dieper op ingegaan.

6 Omgevingsverordening NH 2022, Provincie Noord-Holland 2022.



2.2 AMSTERDAM⁷

De haven van Amsterdam is een productie- en bulkhaven en sterk in opslag, verwerking en doorvoer van energie, voedsel en veevoer. Daarnaast is het een belangrijk logistiek knooppunt en speelt ook cruisevaart een bescheiden rol.⁸ Naast de haven zelf is het ook een industriegebied en huisvest het een aantal maatschappelijke functies zoals afvalwaterzuivering, elektriciteitsopwekking en afvalverwerking. Binnen Nederland is het, na Rotterdam, de tweede haven en door de Rijksoverheid aangewezen als haven van nationaal belang. Port of Amsterdam is de havenbeheerder voor het gebied Westpoort. Het havengebied binnen de ring A10 aan de noordkant van het IJ en de bedrijventerreinen de Sloterdijken worden beheerd door de gemeente Amsterdam. De gronden worden door Port of Amsterdam en de gemeente Amsterdam in erfpacht uitgegeven. De aandelen van de haven zijn volledig in handen van de gemeente Amsterdam.



⁷ De economische kenmerken van de Amsterdamse Haven zijn overgenomen uit de Gemeentelijke Visie Haven 2020 – 2040 van de Gemeente Amsterdam uit 2020

⁸ Vanuit de economie van de Amsterdamse haven bekeken is cruisevaart een nicheproduct. Belangrijkste aandachtspunt is het vinden van een geschikte aanmeerlocatie. In 2021 is door Amsterdam de Coenhaven aangewezen als voorkeurslocatie op het moment dat de huidige Passenger Terminal Amsterdam niet meer gebruikt kan worden door aanleg van bruggen over het IJ.

Energie

Ruim één derde van de omzet in de Amsterdamse haven wordt gehaald uit fossiele stromen. De Amsterdamse haven maakt deel uit van het industriële en petrochemische ARA-cluster (Antwerpen-Rotterdam-Amsterdam). Dit cluster heeft een schaal van wereldformaat, vergelijkbaar met Singapore en Houston. In de Amsterdamse haven vindt geen overslag van ruwe olie plaats, omdat de haven geen raffinaderijen herbergt zoals Rotterdam en Antwerpen. Wel worden alternatieve brandstoffen geproduceerd zoals tweede generatie biodiesel.

Voor benzine en diesel is de Amsterdamse haven de belangrijkste opslaglocatie in Noordwest-Europa. De benzine en diesel die via de zee- en binnenvaart wordt aangevoerd is afkomstig van alle raffinaderijen in Europa. De vloeibare brandstoffen worden in Amsterdam niet alleen verhandeld, maar ook gemengd en bewerkt (ook wel blenden genoemd) naar klantspecificaties die per markt kunnen verschillen. Er ligt een rechtstreekse pijpleiding tussen de haven en Schiphol voor de aanvoer van kerosine.

De haven van Amsterdam is, na Rotterdam, tevens de grootste steenkolenhaven van Europa. De steenkolen komen voornamelijk uit de Verenigde Staten, Colombia en Australië⁹ en zijn bestemd voor de energie- en staalproductie in Nederland en Duitsland. Deze steenkolen worden per spoor en binnenvaart doorgevoerd. De hoeveelheid steenkolen die wordt overgeslagen neemt wel sterk af. Waar het in 2019 nog 15,6 miljoen ton bedroeg, was dit in 2021 10,4 miljoen ton.¹⁰

In de Havennota van het Rijk wordt gewaarschuwd dat de energietransitie op korte termijn kan betekenen dat raffinage, chemische productie en/of benzine- en kolenoverslag in havens grotendeels of geheel verdwijnen.¹¹ Voor een blijvend sterke positie op het internationale toneel is het daarom essentieel dat wordt meebewogen met de vraag naar meer duurzame energiebronnen en de duurzame bedrijfsvoering en de innovaties die daarbij horen. Dit is in economisch opzicht verreweg de belangrijkste uitdaging voor de Amsterdamse haven. Vanuit Port of Amsterdam wordt hier reeds op geanticipeerd. In 2016 is besloten om de opslag en overslag van steenkolen uit te faseren en uiterlijk in 2030 te beëindigen. Het areaal voor opslag en overslag van benzine en diesel wordt al sinds 2006 niet verder uitgebreid. Gegeven de reeds aanwezige expertise en infrastructuur wordt in plaats daarvan ingezet op productie en overslag van biobrandstoffen, grondstoffen en energiedragers voor opwek van warmte en elektriciteit waaronder waterstof.



Kolenoverslag. Beeld: Bas Beentjes



Opslag brandstoffen. Beeld: Port of Amsterdam/Foto Video Honing Heemskerk

⁹ En tot begin 2022 uit Rusland

¹⁰ Jaarverslag 2021, Port of Amsterdam

¹¹ Havennota 2020-2030, Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat 2020

Bulkoverslag

Naast een grote energiehaven is Amsterdam ook wereldleider in cacao import. Jaarlijks passeert ongeveer een zesde van de wereldwijde cacao productie de haven van Amsterdam. Deze stroom wordt niet alleen overgeslagen, maar voor een belangrijk deel ook verwerkt in de Zaanstreek. Andere agrarische bulkproducten die worden overgeslagen en verwerkt zijn soja, koffie en zonnebloempitten. De niet agrarische bulk bestaat voornamelijk uit fosfaatertsen (grondstof voor kunstmest), mineralen (onder ander ten behoeve van de verfindustrie), graniet, zand, grind en andere bouwmaterialen.



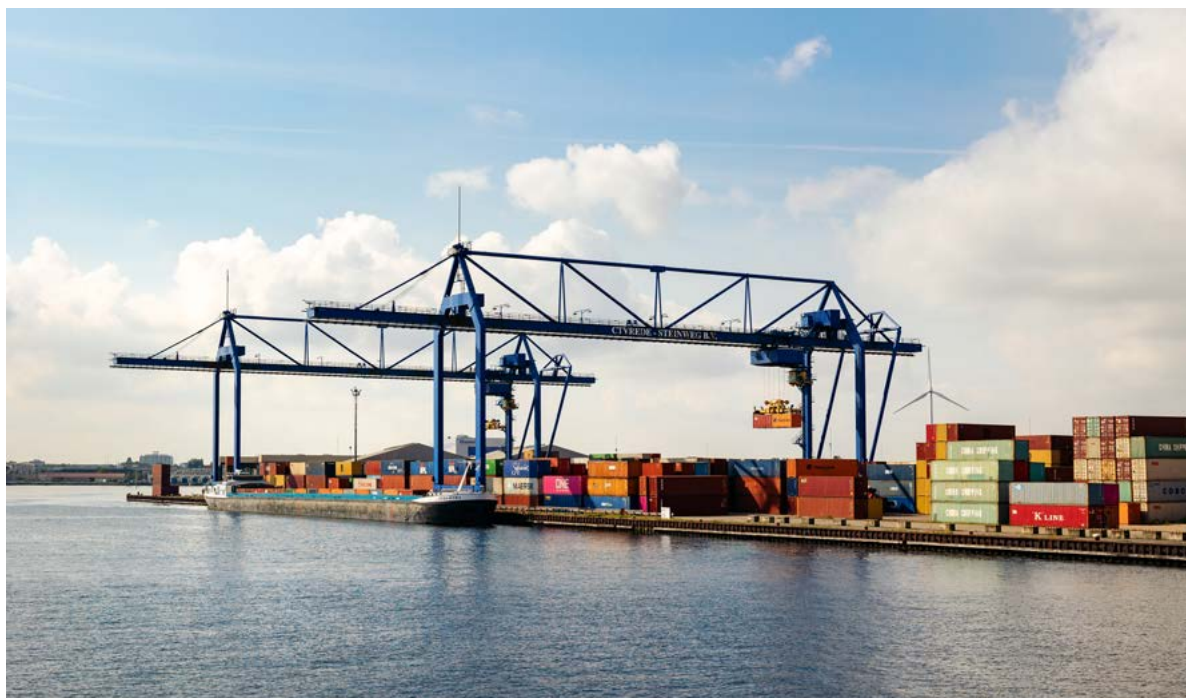
Verwerking cacao. Beeld: Port of Amsterdam/Jesse Kraal



Zandoverslag. Beeld: Johannes Abeling

Roll on/Roll off, Stukgoed en Short Sea

De kernactiviteit van de Amsterdamse haven is grootschalige overslag, opslag en transport per zeeschip, binnenvaart, trein, vrachtauto en pijpleiding. Naast de hierboven aangehaalde bulkstromen is er ook een aantal andere goederenstromen. Roll on/Roll off (onder meer auto's en zware machines) is wat betreft omvang met 0,5 miljoen ton per jaar weliswaar bescheiden maar heeft een relatief hoge toegevoegde waarde door bijvoorbeeld assemblage van zware machines. Ook wordt stukgoed overgeslagen zoals hout-, staal- en papierproducten. Dat gebeurt op overdekte terminals die door bedrijven uit de hele regio gebruikt worden. De laatste jaren groeit de rol van de Amsterdamse haven in het Europese containervervoer over zee. Lijndiensten via binnenvaart en short sea (kustvaart) verbinden Amsterdam met andere havens in Noordwest-Europa zoals de Baltische Staten, Scandinavië en het Verenigd Koninkrijk.



Short Sea Containeroverslag. Beeld: Port of Amsterdam/Jesse Kraal

Nautisch en Logistiek knooppunt

De haven van Amsterdam functioneert als grootschalig internationaal nautisch en logistiek knooppunt. Goederenstromen uit de gehele wereld worden hier overgeslagen en vanaf Amsterdam naar een volgende bestemming gebracht. Per schip, over de weg of per spoor. Veelal nadat er een vorm van bewerking heeft plaatsgevonden door bedrijven actief in de regio. Een kritieke massa in zeehavenvolume is cruciaal om de nautische logistieke infrastructuur en ondersteunende havendiensten zoals vletterlieden, sleepdiensten, loodswezen en railvervoerders tegen een concurrerend prijsniveau te blijven aanbieden. Met het teruglopen van de fossiele goederenstromen, richt Port of Amsterdam zich op duurzame energie en in toenemende mate op short sea containervervoer. De verwachting is dat daarmee de omvang van de goederenstromen stabiel blijft. Om internationaal competitief te blijven dienen de haveninfrastructuur zelf en de multimodale verbindingen met het achterland op orde te zijn. In paragraaf 3.2 wordt hier dieper op ingegaan.

Industrie

Tot slot heeft de Amsterdamse haven een functie als industriegebied. Zware industrie is in praktijk ruimte- extensief en milieu-intensief. Industriegebied Westpoort, en daarmee ook het havengebied, biedt de omvangrijke kavels, de (ondergrondse) infrastructuur en de milieuruimte die voor deze bedrijven nodig is.

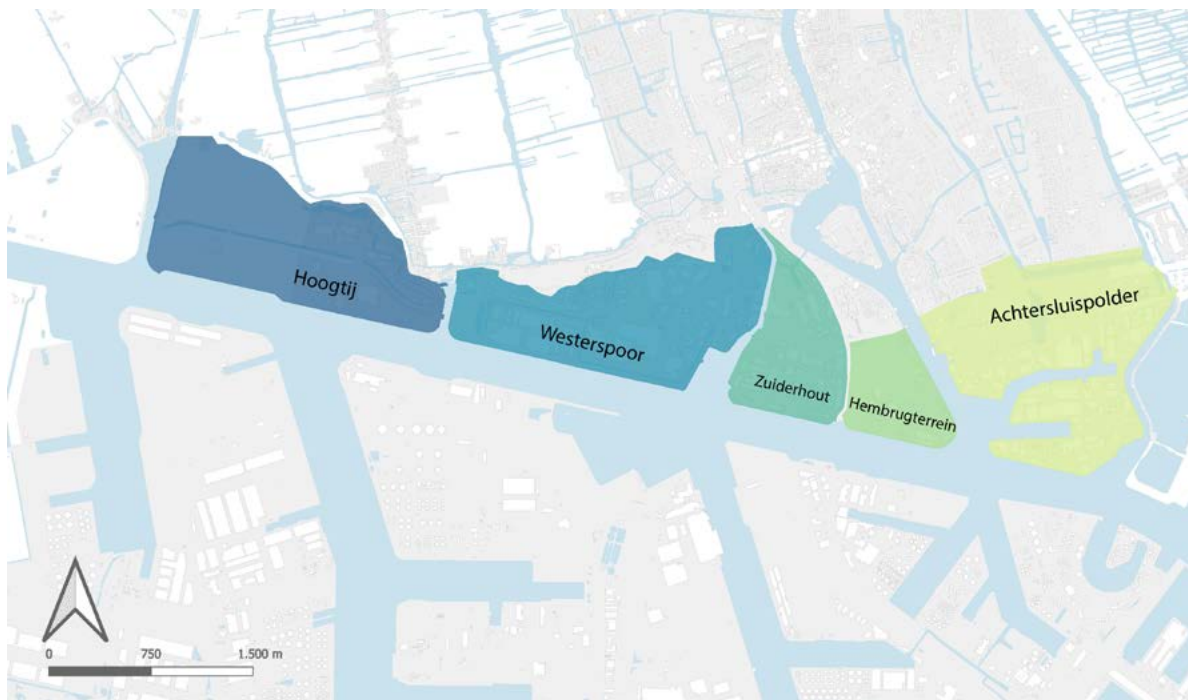
Naast de eerdergenoemde industriële verwerking van agrarische bulk en minerale grondstoffen, is er een aantal industriële bedrijven gevestigd vanwege de daar toegestane hoge milieucategorieën en/of omdat zij gebruik maken van het water. Dat geldt onder meer voor bedrijven die zich hebben gespecialiseerd in het recyclen van onder meer schroot, papier, glas, kunststof, rubber en textiel. En ook voor chemische bedrijven (kunstmest en verf) en een groeiend aantal bedrijven actief in scheepsbouw en scheepsonderhoud. Een belangrijke industriële categorie wordt gevormd door de bedrijven met stedelijke nutsfuncties zoals waterzuivering, elektriciteitsopwekking en afvalverwerking. Ook wordt er in de Amsterdamse haven beton en asfalt geproduceerd voor regionaal gebruik.



Waterzuivering in haven van Amsterdam. Beeld: Port of Amsterdam/Eveline Renaud

2.3 ZAANSTAD

In de Zaanse havens ligt het zwaartepunt op food, metaalbewerking en logistiek. De kades en bedrijfs- en haventerreinen gelegen aan het Noordzeekanaalgebied zijn grotendeels in privaat eigendom. De gemeente Zaanstad is eigenaar van de infrastructuur en de openbare ruimte. De laatste jaren heeft de gemeente Zaanstad de samenwerking met de gemeente Amsterdam en Port of Amsterdam geïntensiveerd. De havengelden zijn geharmoniseerd en de exploitatie van het waterbekken de Nieuwe Zeehaven (tussen Westerspoor en Zuiderhout) wordt inmiddels door Port of Amsterdam uitgevoerd waardoor het veel beter benut wordt dan voorheen. Daarnaast is ook de exploitatie van het haventerrein Hoogtij belegd bij Port of Amsterdam en vindt er regulier overleg plaats over het invullen van de beschikbare ruimte op de industrieterreinen aan weerszijde van het Noordzeekanaalgebied.



De gebieden die onder de Zaanse havens worden geschaard, hebben een divers karakter. Het terrein Hoogtij is het nieuwste haventerrein en is direct aan het Noordzeekanaalgebied gelegen. Hier is een aantal grote bedrijven gevestigd die gericht zijn op het water waaronder short sea containeroverslag. De ruimte op Hoogtij is de afgelopen jaren vrijwel geheel uitgegeven. Ook de Achtersluispolder speelt een rol als haventerrein. Door de beperkte breedte en diepte van de wateren in en om de Achtersluispolder is dit terrein vooral geschikt voor kadegebonden bedrijfsactiviteiten die minder grote schepen vereisen. Er vindt hier onder meer scheepsonderhoud plaats en beperkte overslag van hout en metaal. Daarnaast is hier ook veel bedrijvigheid gevestigd die weliswaar geen directe kadetoegang nodig heeft, maar wel indirect van de haven afhankelijk is en een rol speelt in de economische ketens van bijvoorbeeld metaalbewerking. De Achtersluispolder is aangemerkt als een gebied dat op termijn kan transformeren naar een hoogwaardig woon- en werkgebied.¹² Het daarnaast gelegen Hembrugterrein zit al midden in een transformatie. Het gebied krijgt een steeds sterker cultureel profiel en het is de bedoeling dat er ook 1.000 woningen verrijzen.

De terreinen gelegen aan de rivier de Zaan zijn geen zeehaventerreinen maar zijn wel onderdeel van de economische keten. Cacao wordt bijvoorbeeld in eerste instantie overgeslagen in de Amsterdamse havens om daarna over de weg of via de binnenvaart naar de terreinen aan de Zaan te worden vervoerd. De bewerking vindt plaats in de Zaanse fabrieken om vervolgens weer uitgeleverd te worden over de gehele wereld. Tot slot is er op de Zaanse terreinen een groot distributie-cluster op Westerspoor. Onder meer voor voedsel en de voedselverpakkingsindustrie. Deze activiteiten bieden een groot aantal arbeidsplaatsen en een grote toegevoegde waarde, en tellen als zodanig ook mee in de economische statistieken, maar hebben vooral een indirecte link met de haven.

¹² Verstedelijkingsconcept 2050, Metropoolregio Amsterdam 2021



CTVrede in Zaandam. Beeld: Johannes Abeling

2.4 DE IJMOND¹³

De IJmondhavens (IJmuiden, Velsen en Beverwijk) zijn sterk in voedsel, offshore energie, leisure en de maakindustrie. De kades in IJmuiden zijn voor het grootste deel eigendom van de Zeehaven IJmuiden NV. De openbare ruimte, de rest van de openbare kades en het water zijn hoofdzakelijk eigendom van de gemeenten of Rijkswaterstaat. Daarnaast heeft een aantal bedrijven eigen kades. Exploitatie van de havens van IJmuiden en de Grote Houtkade in Velsen wordt gedaan door de Zeehaven IJmuiden NV. De relatief bescheiden haven van Beverwijk wordt door de gemeente zelf geëxploiteerd. De bedrijventerreinen in de IJmond zijn verkaveld en in privaat eigendom.



¹³ De economische kenmerken van de havens in de IJmond zijn overgenomen uit het rapport 'De IJmond-factor, Impact van de havens in de IJmond voor economie en energietransitie in Nederland' dat in 2022 in opdracht van Zeehaven IJmuiden NV is uitgevoerd.

IJmuiden

De zeehavens van IJmuiden kennen een divers palet aan havenactiviteiten. De helft van de banen is gerelateerd aan het voedsel-cluster, hoofdzakelijk vis. Het gaat daarbij om de gehele keten van vangst, verwerking, opslag en handel. Zo is binnen de haven van IJmuiden de op één na grootste visafslag van Nederland gevestigd. Een kwart van de banen in de haven van IJmuiden is gerelateerd aan het offshore onderhoud van energie-installaties en dit aandeel is groeiende. Op dit moment gaat het nog met name om installaties ten behoeve van fossiele energie (olie en gas). Maar in toenemende mate zullen de offshore activiteiten betrekking hebben op de windparken op zee. Van voorbereidende werkzaamheden rondom de aanleg van kabels tot het onderhoud van de windparken zelf. Het leisure-cluster binnen de haven van IJmuiden draait om ferry- en cruisevaart. Er is een dagelijkse verbinding van en naar Newcastle. Ook is IJmuiden vertrekpunt en eindpunt voor cruisevaarten en meren cruiseschepen aan om de passagiers de gelegenheid te bieden Amsterdam te bezoeken. Voor alle clusters geldt dat het voordelig is dat de havens van IJmuiden buiten de zeesluizen zijn gelegen. Zo wordt immers wachttijd bij de sluizen en vaartijd dieper het binnenland in voorkomen en dat scheelt aanzienlijk in de kosten.



Viskotters en Ferry in IJmuiden. Beeld: Ruud Karstens



Haven IJmuiden. Beeld: Ruud Karstens

De grootste uitdaging in de haven van IJmuiden is ruimte. Zowel kaderuimte en aan de kade gelegen kavels als milieuruimte. Wat betreft kaderuimte gaat het specifiek om een tekort aan zeehavenkades. Er treden nu reeds momenten op dat de haven helemaal vol ligt en niet alle verzoeken van schepen die willen aanmeren, gehonoreerd kunnen worden. Bovendien wordt voor het onderhoud van de windparken op zee een sterk groeiende behoefte aan kavels met kaderuimte verwacht. In 2022 is door het Rijk besloten middels windparken op de Noordzee gigawatt aan elektriciteit te realiseren per 2030. Dit moet groeien tot 50 gigawatt in 2040 en uiteindelijk 70 gigawatt in 2050.¹⁴ Door de ligging buiten de sluizen en door de nabijheid tot de te realiseren windparken, is de zeehaven van IJmuiden buitengewoon gunstig gelegen om hier een aanzienlijke bijdrage aan te leveren. Met de recent in gebruik genomen IJmondhaven is op korte termijn nog voldoende ruimte beschikbaar. De verwachting is echter dat dit niet toereikend is om in het onderhoud van de nog geplande windparken op zee te voorzien. Voor de assemblage van windmolens is momenteel helemaal geen geschikt perceel beschikbaar. Dit is de reden dat gewerkt wordt aan het realiseren van de Energiehaven. Een terrein dat speciaal hiervoor wordt ingericht ter plaatse van de voormalige Averijhaven.

Tata Steel¹⁵

Op de haventerreinen van de IJmond is een staalcluster ontstaan met Tata Steel als aanjager. De havens van Tata Steel zijn gepositioneerd buiten de zeesluizen. Dit is gunstig omdat voor de staalproductie grote hoeveelheden kolen en ertsen aangevoerd dienen te worden per schip. Tata Steel produceert jaarlijks circa 7 miljoen ton staal.¹⁶ Het geproduceerde staal wordt vervolgens bewerkt tot allerlei producten in verschillende takken van industrie zoals de bouw, auto-industrie en machinebouw. De bedrijvigheid van Tata Steel zorgt voor veel economische activiteit in de regio. Zowel in de aan de staal gelieerde bedrijvigheid als in de dienstverlening. De grootste opgave rondom Tata Steel is het beperken van de uitstoot van schadelijke stoffen.

¹⁴ Kamerbrief windenergie op zee 2030-2050, Ministerie van Economische Zaken en Klimaat

¹⁵ De havens van Tata Steel zijn in eigendom en in beheer bij Tata Steel zelf en zijn daarom anders van karakter dan de overige in dit stuk beschreven havens. Omdat ze echter een belangrijke rol spelen in de economische ketens, er grote volumes grondstoffen worden aangevoerd en het terrein van Tata Steel een belangrijke rol zal spelen in de energietransitie, is besloten ze hier toch kort te benoemen.

¹⁶ Factsheet Tata Steel algemeen, TATA Steel 2018



Tata Steel. Beeld: Ingrid Kooiker

Tata Steel heeft de ambitie uitgesproken om uiterlijk in 2030 over te schakelen naar waterstof en uiterlijk in 2050 CO₂ neutraal te zijn.¹⁷ Dat vergt grote veranderingen in de wijze waarop met energie wordt omgegaan in dit gebied. Zowel in aanvoer, opwek als in de daarvoor benodigde infrastructuur. In de IJmond is nog maar heel beperkt vrije ruimte beschikbaar. Deze ontwikkelingen moeten dus plaatsvinden in een omgeving die reeds in gebruik is en voor een groot deel op terrein van Tata Steel zelf. Gegeven de ligging biedt dit terrein ook kansen voor het aan land brengen van de op zee opgewekte energie. De precieze uitwerking hiervan krijgt beslag in de door de samenwerkende partijen opgestelde Cluster Energie Strategie en in de door het Rijk getrokken Verkenning Aanlanding Wind Op Zee.

Een aanvullende mogelijkheid om de overlast voor de omgeving te beperken, is het terugbrengen van de aan Tata Steel gerelateerde voertuigbewegingen. Daar kan binnenvaart en vervoer per spoor een rol in spelen. Op dit moment wordt ruim een kwart van het geproduceerde staal per spoor vervoerd. Tata Steel heeft de ambitie uitgesproken dit aandeel te verhogen.

Beverwijk

De haven van Beverwijk is bescheiden van omvang. De omliggende industrieterreinen hebben een divers profiel. Er is een aantal grote bedrijven met hoge milieucategorieën in de maakindustrie en recycling actief, die voor de bedrijfsvoering afhankelijk zijn van de haven. Verder is de gemeentelijke rioolwaterzuivering in dit gebied gevestigd. Ook zijn er volop bedrijven actief die geen verbinding hebben met de haven en de omgeving het karakter geven van een stedelijk bedrijventerrein. Op het aanpalende industrieterrein op grondgebied van de gemeente Velsen is sprake van een vergelijkbaar beeld.



Houtoverslag in Beverwijk. Beeld: Robin Gravemaker



Aardappeloverslag. Beeld: Port of Amsterdam/Ed Seeder

Alle kavels aan de kade zijn reeds uitgegeven. De kades zelf worden ingezet voor bijvoorbeeld overslag van hout en aardappelen. Daarnaast worden de kades gebruikt als overloop voor de Zeehaven IJmuiden om schepen tijdelijk in het gebied af te meren. Toch functioneert de haven niet optimaal. Door de gemeente Beverwijk is een ambitieus plan ontwikkeld voor de Spoorzone in Beverwijk waarbij de wens is uitgesproken ook een deel van de haven te transformeren naar woonwerkgebied. Mede daarom zijn gemeentelijke investeringen in de haven zelf uitgesteld waardoor achterstallig onderhoud aan de kades is ontstaan en niet langer de gehele kadelengete gebruikt kan worden. Het renoveren van deze kades is in potentie rendabel maar is afhankelijk van de gemeentelijke plannen.

2.5 DEN HELDER

De haven van Den Helder kent een duidelijke scheiding tussen de Rijkszeehaven, waar de Koninklijke Marine haar thuisbasis heeft, en de civiele haven. De Rijkszeehaven is ongeveer vier keer zo groot als de civiele haven en heeft eigen havenbeheer dat wordt uitgevoerd door de Koninklijke Marine. De civiele haven wordt beheerd, onderhouden en uitgegeven door de NV Port of Den Helder waarvan de aandelen volledig in handen zijn van de gemeente Den Helder. Tot slot is er een recreatieve component met de jachthavens en het water-gerelateerd toerisme en kent het met TESO een belangrijke gebruiker voor de veerverbinding naar Texel.



De haven van Den Helder speelt nationaal en regionaal een belangrijke rol. Vanuit defensie-oogpunt met de aanwezigheid van de Koninklijke Marine. In economische zin met de operations & maintenance van de offshore energie en als hoogwaardig cluster van reparatie en onderhoud van schepen. Maar ook met de aan de haven gerelateerde huisvesting van regionale voorzieningen op het gebied van onderwijs en cultuur. Het nabijgelegen Den Helder Airport, de grootste helikopterluchthaven in Nederland, is vrijwel geheel ingericht voor offshore dienstverlening en versterkt daarmee de positie van de haven.

Tabel: ontwikkeling toegevoegde waarde haven van Den Helder ^{18, 19}

In miljarden euro's	2018	2019	2020
Directe toegevoegde waarde	0,528	0,367	0,293
Indirecte toegevoegde waarde	0,170	0,140	0,130
Totaal Den Helder	0,698	0,507	0,423
Toegevoegde waarde elders in de Kop van Noord-Holland	0,212	0,213	Geen gegevens
Totaal Kop van Noord-Holland	0,910	0,720	Geen gegevens

¹⁸ Havenmonitor 2021, Erasmus Universiteit 2021

¹⁹ Economische betekenis Kop van Noord-Holland – aanvullende notitie bij de havenmonitor, Erasmus Universiteit en CBS 2020

Met het teruglopen van de omvang van Defensie kampte de Kop van Noord-Holland jarenlang met een neerwaartse demografische -en economische spiraal. Deze is gekeerd maar het zou goed zijn om minder afhankelijk te zijn van de Koninklijke Marine alleen. Het vraagt nadere inspanning om de evenwichtige economische ontwikkeling vast te houden en te versterken. De haven van Den Helder kan daar een grote rol in vertolken.²⁰ Op dit moment zijn er ruim 4.000 havengerelateerde arbeidsplaatsen in de Kop van Noord-Holland. Het cluster olie en gas onderhoud zorgt voor het leeuwendeel van de toegevoegde waarde. Dit is echter een krimpende markt zodat er sprake is van een neerwaartse trend. Overigens zorgt de mondiale energiecrisis die nu gaande is voor een grotere vraag naar gas zodat de cijfers over 2021 en 2022 veel hoger zullen uitvallen. Maar na deze opleving is het de verwachting dat dit opnieuw sterk zal teruglopen. Er is dus dringend behoefte aan een nieuw economisch verdienmodel voor de haven van Den Helder.



Offshore kade Den Helder. Beeld: Peter van Aalst / Red Mouse Productions



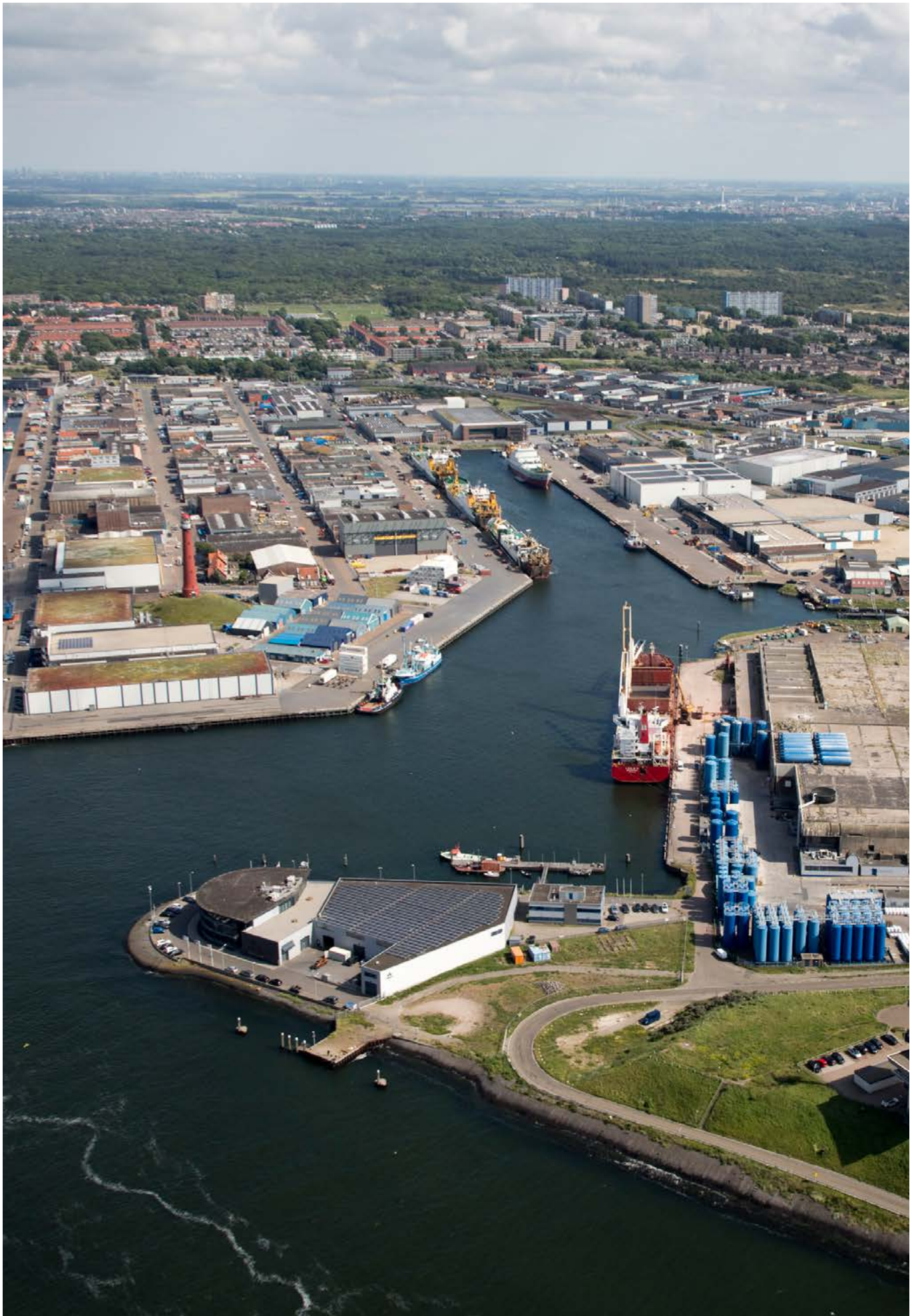
Koninklijke Marine Den Helder. Beeld: Peter van Aalst / Red Mouse Productions

Het al eerder aangehaalde besluit van het Rijk om middels windparken op zee 21 gigawatt aan elektriciteit te realiseren (met het voornemen om dit uit te breiden naar 70 gigawatt in 2050) biedt voor de Kop van Noord-Holland, inclusief Den Helder, kansen. De haven van Den Helder is buitengewoon goed gepositioneerd om een bijdrage te leveren in het onderhoud en aanleg van deze nieuwe windparken. Daarmee is de haven niet alleen een essentiële schakel in de energietransitie op zee, het biedt tegelijkertijd de gewenste verbreding van de economische basis. De aanlanding van de middels wind op zee geproduceerde elektriciteit zal naar alle waarschijnlijkheid elders in de kop van Noord-Holland plaatsvinden. Maar gegeven de ligging en de nabijheid van de NAM is het aanlanden van op de Noordzee geproduceerde waterstof via Den Helder wel heel kansrijk. Het moge duidelijk zijn dat de Kop van Noord-Holland een grote bijdrage kan leveren als energie-draaischijf en dat dit voor Den Helder, en Port of Den Helder in het bijzonder, de gewenste economische doorontwikkeling kan betekenen.

Daarvoor moet nog wel het nodige gebeuren. Want, net als in de haven van IJmuiden, is het vinden van voldoende ruimte voor het faciliteren van het onderhoud van windparken op zee de grote uitdaging. In de kernzone van het Maritiem Cluster is maar heel beperkt vrije ruimte beschikbaar. Daarmee kan niet worden geanticipeerd op de verwachte vraag vanuit de markt. Wel is nog circa 50 hectare beschikbaar op de nabijgelegen bedrijventerreinen Kooypunt en Kooyhaven en is met het herschikken van functies ruimte te winnen, zeker wanneer de ruimtebehoefte en het ruimteaanbod van de Koninklijke Marine meegenomen worden.

Tot slot behoeft de waterveiligheid in Den Helder aandacht. De primaire waterkering die door de kern van het Maritiem Cluster slingert, is op korte termijn, aan grootschalig onderhoud toe. Daarnaast dient het buitendijks deel van het Maritiem Cluster flexibel genoeg te worden ingericht om mee te kunnen bewegen met de verwachte zeespiegelstijging. De provincie Noord-Holland en de andere partners streven er naar de noodzakelijke aanpassingen ten behoeve van de waterveiligheid te koppelen aan opgaven met betrekking tot de economie en maritieme stadsontwikkeling en dit aan te grijpen om ruimte te winnen in het gebied. Ook dit wordt nader onderzocht in het kader van de Ontwikkeling Maritiem Cluster Den Helder.

20 Maritiem Cluster Den Helder, Provincie Noord-Holland, Koninklijke Marine en Gemeente Den Helder 2022



Vissershaven in IJmuiden. Beeld: Port of Amsterdam/Foto Video Honing Heemskerk

DE OPGAVEN IN DE ZEEHAVENS

Zoals in het voorgaande hoofdstuk is beschreven, leveren de zeehavens lokaal, regionaal en nationaal een aanzienlijke economische bijdrage aan een vitale economische structuur. De provincie Noord-Holland zet er op in deze positie vast te houden. Onder meer door voldoende ruimte voor havengebonden bedrijvigheid te blijven bieden en door de functie van de havens als nautisch en logistiek knooppunt te behouden. Maar ook door vol in te zetten op de energietransitie. Want niet alleen zijn de zeehavens, als draaischijven in het (inter)nationale energielandschap, cruciaal voor het slagen van de energietransitie zelf. De energietransitie is ook de sleutel om voor de havens, en de daar gevestigde bedrijven, om de eigen uitstoot van gevaarlijke stoffen drastisch te beperken. Ook is het voor een blijvend sterke positie op het internationale economische toneel essentieel om mee te bewegen met de vraag naar duurzame energiebronnen en de duurzame bedrijfsvoering en innovaties die daarbij horen. Tot slot zal, om de crisis op de woningmarkt aan te pakken, een deel van de havens moeten transformeren om ruimte te bieden aan hoogwaardige woonwerkmilieus.

Het behoud van de economische positie, het realiseren van de energietransitie en de transformatie van havengebieden ten behoeve van woningbouw vormen de drie belangrijkste opgaven in de havens.²¹

3.1 DRAAISCHIJVEN IN DE ENERGIETRANSITIE

In het realiseren van de in de Omgevingsvisie NH2050 geformuleerde ambitie om klimaatneutraal te zijn in 2050 speelt de energietransitie een cruciale rol. Zonder de zeehavens en de aanpalende industrieterreinen zal de energietransitie in Nederland niet slagen. Dit zijn immers de plekken waar een groot deel van de in Nederland benodigde energie aan land komt (zowel de op zee opgewekte energie als de geïmporteerde energie), wordt opgeslagen, wordt omgezet, wordt gebruikt en wordt gedistribueerd over de (inter)nationale netwerken. Voorts worden hiervandaan de windparken op zee gebouwd en onderhouden. De havens vormen met recht de draaischijven in het energielandschap.

Ook voor het realiseren van de ambities met betrekking tot een gezonde en veilige leefomgeving en het vergroten van de biodiversiteit is de energietransitie nodig. De havens, in combinatie met ruim honderd jaar staalindustrie, hebben bijgedragen aan een vitale en veelzijdige economische structuur in Noord-Holland met een grote hoeveelheid arbeidsplaatsen. Maar het heeft ook geleid tot grote druk op de fysieke leefomgeving, de omliggende natuurgebieden en belasting van het klimaat door een hoge uitstoot van schadelijke stoffen. Zelfs als de uitstoot binnen de milieunormen blijft. De IJmond behoort tot de meest ongezonde gebieden in Nederland.²² En in de nabijgelegen stikstofgevoelige natuurgebieden neemt de biodiversiteit snel af. Het Rijk, de provincie en de gemeenten in de IJmond zijn daarom medeondertekenaar van het Schone Lucht Akkoord. De afgelopen jaren is ingezet op het behalen van Europese grenswaarden voor fijnstof en stikstofdioxide in de lucht. Het Schone Lucht Akkoord gaat hierin verder: gezondheidswinst staat centraal, waarbij wordt toegewerkt naar de WHO-advieswaarden (gezondheidswaarden).²³ Alleen door het drastisch inperken van het gebruik van fossiele brandstoffen en het overschakelen op duurzame energiebronnen en productieprocessen kan de uitstoot van CO₂, stikstof (NOX) en fijnstof (PM₁₀/PM_{2,5}) in voldoende mate worden teruggedrongen. De energietransitie is daarin onontbeerlijk.

²¹ Natuurlijk zijn vraagstukken als ruimte voor landschap en ruimte voor piekwaterberging belangrijke thema's in zowel het Noordzeekanaalgebied als in de Kop van Noord-Holland. Omdat deze functies naar verwachting geen ruimte zullen vragen in de havengebieden zelf, zijn ze in deze Nota Zeehavens niet tot hoofdopgaven benoemd. Ze dienen daarom wel betrokken te worden in de integrale gebiedsgerichte aanpakken zoals NOVEX-NZKG en de ruimtelijke studie die wordt verricht in de Kop van Noord-Holland in het kader van de Nationale Omgevingsvisie.

²² Eindverslag Verstedelijking MRA en Gezondheid, RIVM 2021

²³ Schone Lucht Akkoord 2020

Tot slot is het vanuit de ambitie om op de lange termijn een duurzame en vernieuwende economie te realiseren noodzakelijk om de transformatie van de traditionele (maar eindigende) doorvoerfunctie van de havens voor fossiele brandstoffen zoals kolen en benzine te realiseren. Ook het beheer en onderhoud van de olie- en gasinstallaties op zee is eindig. Daarbij is er voor de zeehavens, dankzij de reeds aanwezige bedrijvigheid en energie-infrastructuur, de kans om internationaal een koppositie in te nemen als innovatieve clusters van duurzame economie.

Reduceren uitstoot CO₂, fijnstof en stikstof

In het, mede door Noord-Holland ondertekende, Klimaatakkoord uit 2019 is geformuleerd dat de CO₂-uitstoot in 2030 landelijk met 49 procent gedaald moet zijn ten opzichte van 1990, als tussenstap naar een klimaatneutraal Nederland in 2050. In het regeerakkoord, en binnenkort de Klimaatwet en ook de Europese Green Deal, zijn de doelen van het klimaatakkoord voor 2030 aangescherpt tot 55% CO₂-reductie, waarbij plannen voor 60% reductie ontworpen moeten worden. De havengebieden spelen daar een belangrijke rol in. Zo is de industrie in het Noordzeekanaalgebied met 18,3 megaton CO₂ verantwoordelijk voor 11% van de CO₂-uitstoot in Nederland als geheel. Twee derde hiervan is afkomstig van Tata Steel (inclusief de Velsen centrales). De rest is hoofdzakelijk afkomstig van de andere elektriciteitscentrales in het gebied.²⁴ Ook in het reduceren van de stikstofuitstoot en fijnstofuitstoot spelen de havengebieden een belangrijke rol. De industrie en energiesector hebben een aandeel van 2% tot 6% in de totale stikstof depositie op de Natura 2000-gebieden in Noord-Holland. De uitstoot van de scheepvaart heeft een aandeel van 4% tot 6% (waarvan 25% door binnenvaart).²⁵ De belangrijkste bronnen van fijnstof in de provincie Noord-Holland zijn verkeer en huishoudens. Echter in de IJmond is meer dan de helft van de gemeten fijnstof afkomstig van de industrie. Ook in Zaanstad leidt dit tot hogere concentraties.²⁶



De haven in de nabijheid van de stad. Beeld: Port of Amsterdam/Jesse Kraal



Walstroombaan voor de binnenvaart. Beeld: Port of Amsterdam/Jesse Kraal

Het vergroten van het aanbod van duurzame energie biedt de mogelijkheid voor de aanwezige industrie om hun productieprocessen, die nu kolen en aardgas als energiedrager hebben, naar elektriciteit en waterstof te transformeren en daarmee de emissie sterk te verlagen. Door de huidige netcongestie op het elektriciteitsnet wordt deze ontwikkeling vertraagd. Op basis van Rijksmilieuwetgeving zijn vergunningplichtige industriële bedrijven verplicht te investeren in de zogeheten Best Beschikbare Techniek (BBT). Het Planbureau voor de Leefomgeving verwacht in de sector industrie en energie op basis van staand beleid een verdere reductie van stikstofemissie van ca 27% tot 2030 ten opzichte van 2018.²⁷ Uit een eerste inventarisatie onder de 15 industriële piekbelasters in Noord-Holland is de verwachting dat voor de Noord-Hollandse industrie in deze periode een reductie van ca 27% tot 35% realistisch is. Daarnaast is in de, mede door de provincie Noord-Holland ondertekende, 'Green Deal Zeevaart, Binnenvaart en Havens' vastgesteld dat ook in de zeevaart en binnenvaart nog veel milieuwinst te behalen is door verduurzaming. Schepen zijn lokaal grote emissiebronnen van onder meer stikstof en fijnstof. De ambitie voor de binnenvaart is de stikstofuitstoot met 35%-50% voor 2035 te verminderen ten opzichte van 2015. Voor de zeevaart is het moeilijker af te dwingen maar richt de markt zich zelf op 20% minder stikstofuitstoot en fijnstofuitstoot in 2030. Deze ambitie wordt onderschreven door Port of Amsterdam als tussenstap naar emissievrije scheepvaart in de Amsterdamse Haven in 2050.²⁸

²⁴ Cluster Energie Strategie Noordzeekanaalgebied, Programmabureau NZKG 2021

²⁵ Aerius monitor 2020, RIVM

²⁶ Luchtqualiteit Noord-Holland, RIVM 2018

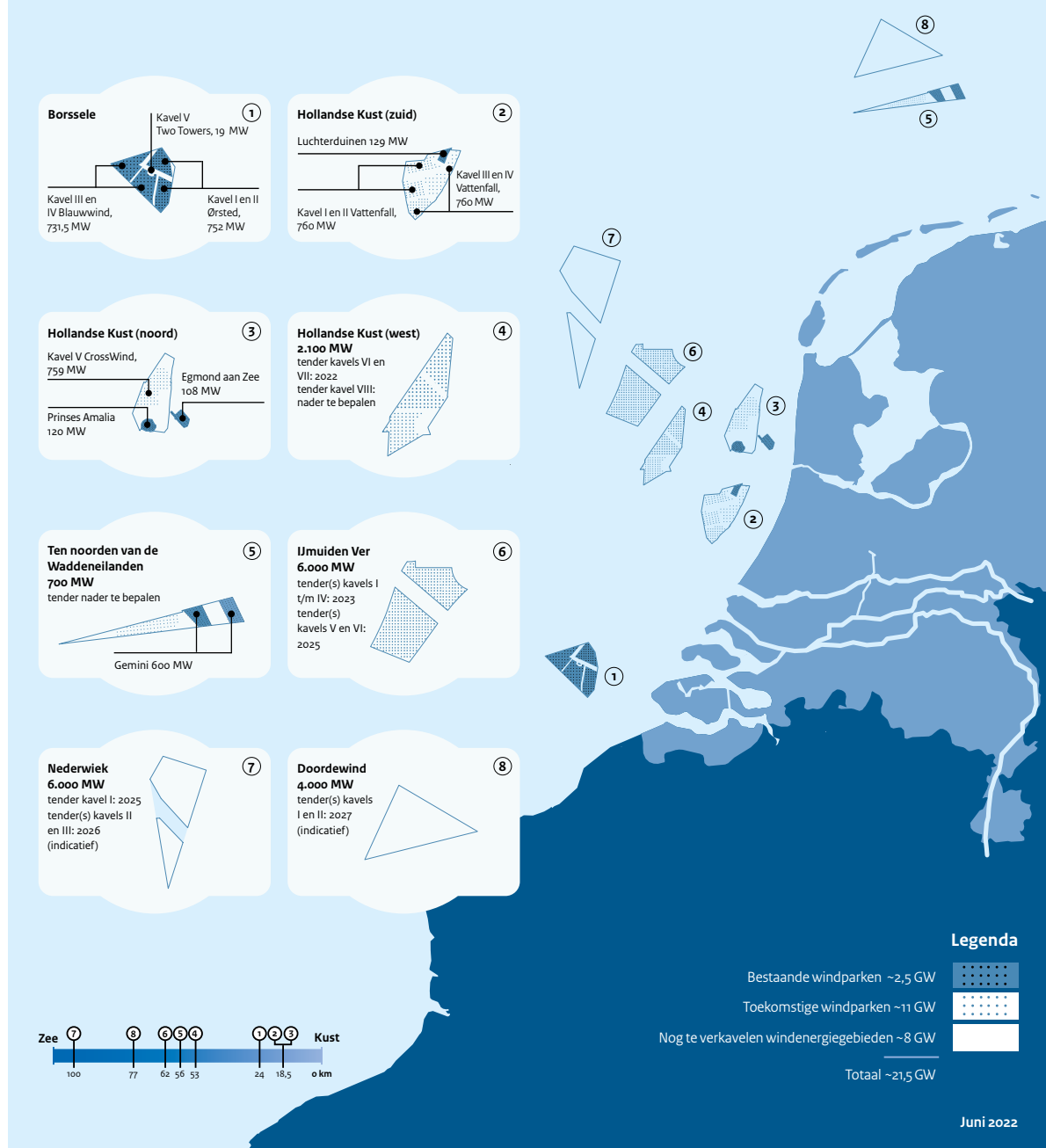
²⁷ Analyse stikstof bronmaatregelen, PBL 2020

²⁸ Visie Schone Scheepvaart, Port of Amsterdam 2022

Wind op zee

In 2022 is door het Rijk besloten middels windparken op de Noordzee 21 gigawatt aan elektriciteit te realiseren per 2030. Dit moet groeien tot 50 gigawatt in 2040 en uiteindelijk 70 gigawatt in 2050.²⁹ Deze opgewekte energie, aanvankelijk elektriciteit en later waterstof, dient aan land te worden gebracht. De Kop van Noord-Holland en het Noordzeekanaalgebied zijn hiervoor bijzonder geschikt vanwege de nabijheid tot de te realiseren windparken en de reeds aanwezige energie-infrastructuur. Beide gebieden zullen worden aangesloten op het hoofdnet van elektriciteit en waterstof en op deze manier een rol krijgen in aanlanding, opslag, doorvoer en verdeling van duurzame energie.

Routekaart Windenergie op zee



Routekaart Rijk windenergie op zee tot en met 2030. Beeld: windopzee.nl

29 Kamerbrief windenergie op zee 2030-2050, Ministerie van Economische Zaken en Klimaat

Ook de bouw en het onderhoud van de windparken voor de kust van Noord-Holland, en mogelijk het Verenigd Koninkrijk, zal voor een groot deel vanuit de Noord-Hollandse zeehavens moeten worden uitgevoerd. Vanuit het Noordzeekanaalgebied zijn al diverse windparken gebouwd, waardoor het inmiddels een sterke positie op de markt heeft verworven. Den Helder onderscheidt zich – mede dankzij de aanwezige helikopterluchthaven – met een sterk offshore operations & maintenance profiel. Het uitbouwen van het offshore windcluster draagt bij aan de versterking van de internationale concurrentiepositie en van de werkgelegenheid in de zeehavens.

Ruimte voor de energietransitie

Ondanks de goede uitgangspositie van Noord-Holland voltrekt de energietransitie zich niet vanzelf. Het is een enorme opgave. Gezamenlijk met het Rijk en de partners in het Noordzeekanaalgebied en Den Helder wordt daarom bekeken wat de precieze energievraag is die wordt verwacht, welke projecten nodig zijn, in welke volgorde deze kunnen worden gerealiseerd en op welke wijze deze worden bekostigd. In dit kader worden ook gezamenlijk met het Rijk voorstellen uitgewerkt voor bekostiging middels projectsubsidies (nationaal en Europees) en het Meerjarenprogramma Infrastructuur Energie en Klimaat (MIEK). In het Noordzeekanaalgebied loopt dit via de Cluster Energie Strategie die jaarlijks wordt herijkt.³⁰ Daarnaast stelt de provincie een provinciaal MIEK op, met energieprojecten van regionaal belang.

Voor het Noordzeekanaalgebied is door overheden en bedrijfsleven inzichtelijk gemaakt wat de verwachte ontwikkelingen zijn voor de energievraag en het energieaanbod inclusief de benodigde energie-infrastructuur. Door het uitfasen van fossiele brandstoffen zal de vraag naar elektriciteit minimaal verdrievoudigen in de periode tot aan 2030 met ook daarna nog een forse groei. Waterstof speelt, naast elektriciteit, een cruciale rol in de energietransitie omdat het ook geschikt is voor productieprocessen met extreem hoge temperaturen. Bovendien is er de mogelijkheid om waterstof op te slaan en over langere afstand te vervoeren waardoor het ook een rol kan spelen in het balanceren van het elektriciteitsnet. De vraag naar waterstof in het Noordzeekanaalgebied zal toenemen naar ruim 200 kiloton in 2030 en doorgroeien naar 500 kiloton in de jaren daarna. Driekwart van deze vraag komt vanuit Tata Steel.³¹



Assemblage windmolens in de haven Beeld: Port of Amsterdam/Ed vd Pol TMA Logistics

Deze ontwikkelingen gaan gepaard met een aanzienlijke ruimtevraag. Er is fysieke ruimte nodig voor de transformatorstations, waterstoffabrieken, opslag van biobrandstoffen, grote hoeveelheden kabels en leidingen, zonnepanelen en windenergie. En ook voor de aanleg en het onderhoud van windparken op zee is kaderuimte nodig. De precieze ruimtevraag voortkomend uit de energietransitie is moeilijk te voorspellen. Toch ontstaat een steeds beter gevoel voor de orde van grootte. De huidige inschatting, die weliswaar met de nodige onzekerheden is omgeven, is dat er voor de voorgenomen energieprojecten in het Noordzeekanaalgebied zo'n 150 hectare aan fysieke ruimte nodig is.³² Voor een deel zullen de projecten in het Noordzeekanaalgebied kunnen worden gerealiseerd op terreinen die reeds zijn uitgegeven. Terreinen die nu dienst doen voor opslag of verwerking van fossiele brandstoffen zoals benzine en kolen zullen op termijn immers niet langer nodig voor zijn en zullen anders ingevuld worden. Toch zal er voor de energietransitie ook extra ruimte nodig zijn. Soms op bestaande industrieterreinen maar mogelijk ook daarbuiten.

30 Cluster Energie Strategie Noordzeekanaalgebied 2022, Programmabureau NZKG 2022

31 Actualisatie Cluster Energie Strategie 1.0 Noordzeekanaalgebied, Programmabureau NZKG 2022

32 Inventarisatie ruimte en milieucontouren energieprojecten NZKG, Generation Energy in opdracht van het Programmabureau NZKG 2022

Naast fysieke ruimte moet rekening worden gehouden met milieuruimte en de effecten op de gezonde leefomgeving. Complicerende factor is dat het hierbij om nieuwe technieken gaat waarbij nog niet goed duidelijk is welke milieufactoren gehanteerd moeten worden en wat de effecten zijn. Voor de Kop van Noord-Holland vinden op dit moment vergelijkbare studies plaats naar het ruimtebeslag van de benodigde energieprojecten.

De aanpak

Tijdig beschikbare energie-infrastructuur is een randvoorwaarde voor het behalen van de afgesproken klimaatdoelen, het behouden van de aanwezige industrie en aantrekken van nieuwe bedrijvigheid en innovatie. Het gaat zowel om het uitbreiden van bestaande infrastructuur als het ontwikkelen van nieuwe infrastructuur. De strategie van de in het Noordzeekanaalgebied samenwerkende overheden en bedrijfsleven voor de energietransitie bestaat uit vijf pijlers.³³

1. Introductie in het Noordzeekanaalgebied van waterstof op industriële schaal vanaf 2025/2026. Gedreven door de transitie van de staalproductie. Gasunie werkt met het Ministerie van EZK aan de aanleg van een hoge druk waterstofleiding die Velsen (inclusief IJmuiden en Tata Steel) en het havengebied van Amsterdam aan elkaar én met de landelijke waterstofbackbone van Gasunie verbindt. Per saldo zal het Noordzeekanaalgebied een importerende regio zijn. De benodigde waterstof moet komen uit elektrolyse op land, elektrolyse door wind op zee en via import van waterstof. Ten behoeve van dit laatste wordt de mogelijkheid om een waterstofterminal in de haven van Amsterdam te realiseren onderzocht.
2. Ondersteuning van de elektrificatie van de industrie onder meer door uitbreiding stroomnet. Er wordt gewerkt aan 8 MIEK-projecten³⁴ voor de verzwaring van het hoogspanningsnet (TenneT) en aan 15 regionale projecten voor de uitbreiding van het midden-spanningsnet (Liander). Deze projecten zijn inmiddels opgenomen in de investeringsplannen van de netbeheerders.
3. Uitbouw van de productie van, en infrastructuur voor, synthetische brandstoffen ter vervanging van fossiele brandstoffen in de haven van Amsterdam.
4. Ontwikkeling en ondersteuning van lokale en regionale warmte en stoom initiatieven. Voor sommige bedrijfsprocessen kan dit als alternatief voor gas dienen.
5. Ontwikkeling en ondersteuning van een CO₂ distributienetwerk, waarbij CO₂ wordt afgevangen en wordt ingezet als grondstof.



Waterstofbackbone in Nederland. Beeld: Programmabureau NZKG, bewerking provincie Noord-Holland

³³ Cluster Energie Strategie Noordzeekanaalgebied 2022, Programmabureau NZKG 2022. De Cluster Energie Strategie is tevens een bouwsteen voor de ruimtelijke afweging die wordt gemaakt in NOVEX-NZKG.

³⁴ En 1 kandidaat-MIEK project

Naast de Cluster Energie Strategie Noorzeekanaalgebied, is in de Regionale Energie Strategie voor de gehele provincie beschreven op welke wijze, en in welke gebieden, op korte termijn al duurzame energie kan worden opgewekt middels bijvoorbeeld windmolens, warmte en zonnepanelen. Daarbij zijn onder meer de havengebieden van Amsterdam, Velsen en ook de Noorder IJ-Plas aangewezen als zoekgebieden voor windmolens. In en rondom Den Helder is juist ruimte voor de aanleg van relatief grote zonnevelden.³⁵ Zonneparken en windmolens vragen wel ruimte in havengebieden maar hebben doorgaans een exploitatietermijn van 20 tot 30 jaar. Het is dus vooral zaak dit op de juiste wijze te faseren in relatie tot de totale ruimtelijke afweging. De provinciale inzet voor wind op land en zonnepanelen staat opgenomen in het Noord-Hollands Perspectief op de RES. Daarnaast worden in de Taskforce Energie-infrastructuur door de provincie, netbeheerders en betrokken gemeenten de belangrijkste knelpunten aangepakt om de reeds optredende netcongestie tegen te gaan. De noodzaak om snel te handelen op dit onderwerp is groot. In sommige delen van het

Noordzeekanaalgebied kunnen bedrijven niet of nauwelijks uitbreiden of verduurzamen door te elektrificeren. Aandachtspunt bij de verdere uitwerking van de benodigde energie-infrastructuur is het effect op de bodem en de mate van toekomstbestendigheid van de tracés waarbij geanticipeerd wordt op eventuele wateroverlast en overstromingsrisico's. Door het Rijk is het uitgangspunt geformuleerd dat water en bodem sturend zijn in de locatiekeuze van dit soort ontwikkelingen.³⁶



eNose in haven Amsterdam. Beeld: Provincie Noord-Holland

- De provincie Noord-Holland spant zich in de in de Cluster Energie Strategie Noordzeekanaalgebied uitgezette strategie te bewerkstelligen. Dit is ook de reden dat in de Omgevingsverordening NH 2022 bij de aanwijzing van Industrierterreinen van Provinciaal Belang de energietransitie als één van de vier thema's is benoemd. Het is voorstelbaar dat voor sommige in de Cluster Energie Strategie opgenomen projecten gebruik wordt gemaakt van een Provinciale Coördinatieregeling ten einde de realisatie te bespoedigen. Voorts werkt de provincie in de Taskforce Energie-infrastructuur samen met de netbeheerders en gemeenten aan het versnellen van de geplande netuitbreidingen.
- Daarnaast wordt door de provincie ingezet op het aansluiten van de Kop van Noord-Holland op het nationale elektriciteitsnetwerk en waterstofnetwerk. Bovendien zet de provincie Noord-Holland in op de bouw en het beheer en onderhoud van windparken op zee vanuit de havens van IJmuiden en Den-Helder.
- Om de uitstoot van schadelijke stoffen te verminderen heeft de Provincie Noord-Holland in 2022 vanuit het Programma Gezonde Leefomgeving een subsidieregeling opengesteld voor industrie en havenbedrijven waarmee zij maatregelen kunnen nemen om de uitstoot van fijnstof, stikstofdioxide, geur en geluid te verminderen.³⁷ Bovendien is, in aanvulling op het bestaande luchtmeetnet, innovatieve monitoring opgesteld met Hollandse Luchten en het eNose-netwerk om de belasting op de leefomgeving beter in beeld te brengen. Zo speelt het eNose-netwerk inmiddels een belangrijke rol in het toezicht op varend ontgassen.
- Door de provincie is een doelbank stikstof ingesteld specifiek gericht op energietransitie, circulaire economie en verduurzaming industrie voor het havengebied.

³⁵ In de Regionale Energie Strategie beschrijven energieregio's, overheden, bedrijfsleven en maatschappelijke organisaties samen hoe en waar duurzame elektriciteit (zon en wind) wordt opgewekt en hoe de warmtetransitie (duurzame alternatieven voor aardgas) mogelijk wordt gemaakt. De RES 1.0 is in 2021 vastgesteld door Provinciale Staten. De zoekgebieden worden uitgewerkt naar concrete projectlocaties.

³⁶ Kamerbrief over nationale regie in de ruimtelijke ordening, Ministerie van BZK 17 mei 2022

3.2 ECONOMISCH TOEKOMSTBESTENDIGE HAVENS

Zoals in hoofdstuk 2 is beschreven, leveren de zeehavens lokaal, regionaal en nationaal een aanzienlijke economische bijdrage aan een vitale economische structuur. Om deze positie vast te houden en door te ontwikkelen is het cruciaal dat er voldoende ruimte blijft voor havengebonden bedrijvigheid. Ook dient de positie als nautisch en logistiek knooppunt behouden te blijven. Maar om economisch relevant te blijven dienen de havens en de daar gevestigde bedrijven zich zelf ook door te ontwikkelen. Alleen dan kan er sprake zijn van het realiseren van de in de Omgevingsvisie NH2050 geformuleerde ambitie van een Duurzame en vernieuwende economie. Zoals uit de vorige paragraaf reeds bleek is het voor economisch toekomstbestendige havens noodzakelijk de energietransitie te realiseren. De afhankelijkheid van de fossiele brandstoffen en de daarop gebaseerde bedrijvigheid moet worden omgezet in een volledig circulaire economie inclusief de daarbij behorende verdienmodellen.

Voldoende ruimte voor havengebonden bedrijvigheid

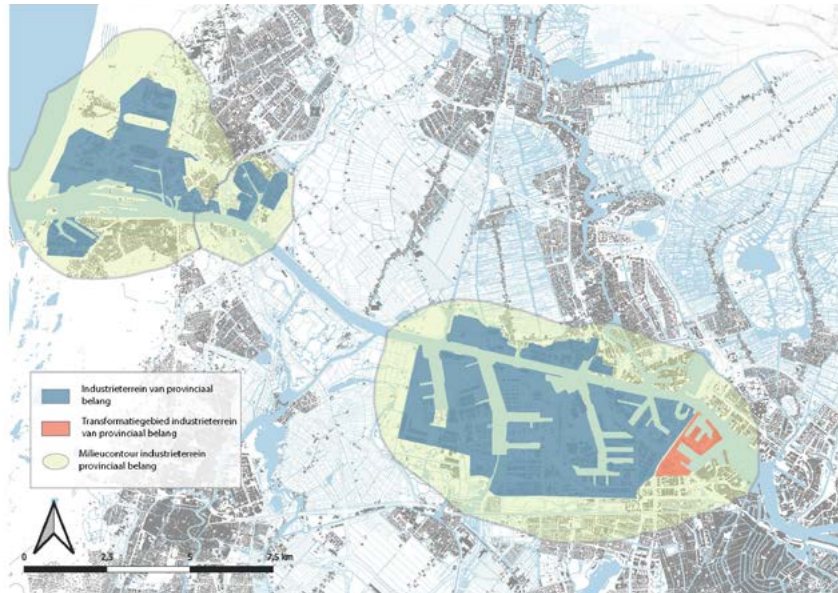
Voor het economisch goed laten functioneren van de haven is voldoende ruimte nodig voor bedrijven die voor de bedrijfsvoering afhankelijk zijn van de haven. Dit gaat zowel om ruimte op terreinen direct gelegen aan een havenbekken of diep vaarwater met laad- en losfaciliteiten (kadegebonden terreinen) als om ruimte op terreinen binnen 2,5 km van een havenbekken, bestemd voor activiteiten gerelateerd aan de haven zoals logistiek of dienstverlening (havengerelateerde terreinen). Niet-havengebonden terrein is areaal dat daar weer achter ligt.

De totale omvang van de industrieterreinen in het Noordzeekanaalgebied bedraagt ruim 3.000 hectare. Hierin zijn de terreinen in de IJmond meegenomen, de Zaanse havens direct gelegen aan het Noordzeekanaal en de Amsterdamse haven. Op deze terreinen is nog ongeveer 300 hectare beschikbaar voor uitgifte, waarvan ongeveer de helft havengebonden terrein betreft.³⁷ Uit de monitor Plabeka blijkt dat dit tot 2030 voldoende is om aan de vraag te kunnen voldoen. De vraag richting 2040 is echter groter dan het aanbod. Met name de niet havengebonden activiteiten in het Noordzeekanaalgebied, zoals groothandel en logistiek, hebben een grote additionele ruimtevraag. Daarnaast is veel afhankelijk van of het volume van overslag juist toeneemt of afneemt.³⁹ Ondanks alle onzekerheden is het wel duidelijk dat de ruimte in het Noordzeekanaalgebied schaars is en dat niet iedere (economische) vraag gehonoreerd kan worden.

37 Het Programma Gezonde Leefomgeving (Provincie Noord-Holland 2020) is een provincie-breed programma en bevat naast luchtkwaliteit ook geluid, geur en omgevingsveiligheid. Het past in een bredere aanpak waarin wordt ingezet op het verbeteren van de luchtkwaliteit. Zo wordt samen met de IJmondgemeenten, en als regionale uitwerking van het landelijke Schone Lucht Akkoord, gewerkt aan de gezondheid en luchtkwaliteit IJmond. En ook wordt binnen de provincie invulling gegeven aan het Programma Tata Steel 2020-2050, gericht op de milieuproblematieken rond de staalfabriek.

38 Monitor Ruimte-intensivering Noordzeekanaalgebied (zevende meting), Programmabureau NZKG 2021

39 Monitor Werklocaties Plabeka, Buck Consultants International en Tymphaan in opdracht van het Platform Bedrijventerreinen en Kantoren 2022



Om te voorkomen dat de beschikbare ruimte volstroomt met functies die ook elders gehuisvest kunnen worden, wordt door verschillende partijen in het Noordzeekanaalgebied al actief gestuurd op de invulling van de havengebieden. De havenbedrijven doet dat bijvoorbeeld door havengerelateerde kavels alleen uit te geven aan havengerelateerde bedrijvigheid, de energietransitie en circulaire economie. De Provincie Noord-Holland heeft in de Omgevingsverordening Industrieterreinen van Provinciaal Belang aangemerkt in het Noordzeekanaalgebied met als doel de schaarse ruimte die er is in te zetten voor havengebonden bedrijvigheid, zware industrie, de energietransitie en circulaire economie.⁴⁰

In Den Helder is in de kernzone van het Maritiem Cluster een gebrek aan zowel kaderuimte als aan de kade gelegen kavels om de geplande windparken op zee te kunnen beheren en onderhouden. Wel is er nog zo'n 50 hectare beschikbaar op de nabijgelegen bedrijventerreinen Kooypunt en Kooyhaven. Elders in de Kop van Noord-Holland zijn alleen nog kleinere locaties beschikbaar. Bij elkaar is dit genoeg om in de autonome groei van bedrijvigheid te kunnen voorzien.⁴¹ De betrokken gemeenten en de provincie hebben dan ook afgesproken om uit te gaan van de huidige bedrijventerreinen en nu beoogde uitbreidingslocaties. Daarbij is wel aangegeven dat de betrokken partijen tijdig anticiperen op additionele ruimtevraag die de energietransitie met zich meebrengt voor bijvoorbeeld aanlandpunten voor offshore opgewekte energie, transformatorstations en productie van waterstof.⁴²



De haven van Den Helder. Beeld: Port of Den Helder

⁴⁰ Omgevingsverordening NH 2022, Provincie Noord-Holland 2022. De Omgevingsverordening wordt periodiek aangepast waarbij wijzigingen op zowel inhoud als werkingsgebied mogelijk zijn.

⁴¹ Behoefteteraming werklocaties Noord-Holland Noord, Stec Groep in opdracht van de Provincie Noord-Holland 2021

⁴² Convenant werklocaties Kop van Noord-Holland 2022

- De provincie zet er op in de schaarse ruimte op de industrieterreinen in de havengebieden zoveel als mogelijk in te zetten voor havengebonden bedrijvigheid, zware industrie, de energietransitie en circulaire economie. Het in de Omgevingsverordening aangemerkte werkingsgebied Industrieterrein van Provinciaal Belang blijft daarom van kracht. Andere (economische) activiteiten dienen in beginsel buiten de havengebieden te worden gerealiseerd.⁴³
- De Provincie Noord-Holland zet in Den Helder en in de IJmond in op het vergroten van de zeekade-ruimte en het aantal havengebonden kavels onder meer ten behoeve van de ontwikkeling en het beheer en onderhoud van windparken op zee. Hiervoor wordt een subsidieregeling ingericht. Daarnaast wordt ingezet op de aanleg van de Energiehaven in de gemeente Velsen – een haventerrein van 15 tot 20 hectare inclusief zeekade. De provincie trekt het proces en doet een financiële bijdrage. Zie ook paragraaf 4.4.

Circulaire Economie

Tezamen met de rijksoverheid heeft de provincie Noord-Holland de ambitie geformuleerd om een 100% circulaire economie te hebben in 2050.⁴⁴ Daarvoor is het nodig dat er voldoende duurzame energie beschikbaar is. Maar ook dienen de bedrijfsprocessen zelf circulair te worden ingericht. Het verwerken van reststromen zal daarbij op grotere schaal plaats vinden dan nu het geval is. Er zal ook extra ruimte nodig zijn voor tijdelijke opslag van materialen. De komende jaren valt daarom een toenemende behoefte aan fysieke ruimte en milieuruimte te verwachten om circulaire activiteiten te huisvesten.

In de circulaire economie is een belangrijke rol weggelegd voor de havengebieden. Met name het Noorzeekanaalgebied is door de aanwezigheid van de maakindustrie, de kennis met de Techport in de IJmond en de milieuruimte goed gepositioneerd om de circulaire economie vorm te geven. Ook de aanwezigheid van havenfaciliteiten, voor grootschalige transport van grondstoffen en materialen, draagt daar aan bij. Voor het Noorzeekanaalgebied zijn de verwerking en productie van duurzame brandstoffen, de afvang en distributie van CO₂, het hergebruik van warmte en de bouw als kansrijke circulaire stromen geïdentificeerd.⁴⁵ De onderwerpen warmte en CO₂ zijn prominent in de Cluster Energie Strategie Noorzeekanaalgebied ondergebracht. En binnen de haven van Amsterdam wordt vol ingezet op de productie en overslag van duurzame brandstoffen. Zo is in de Amsterdamse haven inmiddels een circulaire grondstoffen-hub voor de bouw gerealiseerd die nog altijd groeit. In het verlengde daarvan liggen er ook kansen om een groter aandeel van de stadslogistiek op het vlak van voedsel over het water af te wikkelen.



Metaalrecyclingbedrijf Blom en Zonen. Beeld: Johannes Abeling



Afval Energie Bedrijf. Beeld: Port of Amsterdam/Jesse Kraal

Naast de uitstoot van CO₂, fijnstof en stikstof, zoals beschreven in paragraaf 3.1, gaat een deel van de economische activiteit ook gepaard met depositie en lozingen van andere stoffen die een negatief effect kunnen hebben op de bodem- en waterkwaliteit. Het streven naar een gezonde leefomgeving en het vergroten van de biodiversiteit betekent dat ook deze effecten teruggedrongen dienen te worden.

⁴³ Beleidskeuzes hoe hiermee wordt omgegaan in Noord-Holland worden in samenwerking met andere overheden gemaakt binnen bijvoorbeeld het Platform Bedrijven en Kantoren van de Metropoolregio Amsterdam en in het convenant werklocaties Kop van Noord-Holland.

⁴⁴ Actieagenda Circulaire Economie 2021-2025, Provincie Noord-Holland 2021

⁴⁵ De ruimtebehoefte van een meer circulaire Metropoolregio Amsterdam, Ecorys 2018 in opdracht van Schiphol, Greenport, Haven Amsterdam, provincie Noord-Holland, AMS-IX, SADC, Vervoerregio en gemeenten Amsterdam, Aalsmeer en Haarlemmermeer

Bovendien neemt ook de watervraag van de industrie toe. Ook dit dient uiteindelijk circulair – zonder schadelijke onttrekking van zoet water aan het watersysteem – te worden vormgegeven. Aandachtspunt is dat de transitie naar circulaire economie (inclusief energietransitie) gepaard gaat met de implementatie van veel nieuwe technieken. Het is zaak dat deze nieuwe technieken en ontwikkelingen vroegtijdig worden gesignaleerd door de omgevingsdiensten om te voorkomen dat er vertraging ontstaat in de beoordeling bij de vergunningverlening. Kennisopbouw aan de voorkant is nodig. Dit kan bijvoorbeeld worden gerealiseerd door mee te werken aan pilotprojecten (naar voorbeeld van DCMR Milieudienst Rijnmond bij projecten in de haven van Rotterdam). Maar ook door vroegtijdig afwegingen te maken over de inzet van het juiste instrumentarium.

Tot slot is voor circulaire economie (inclusief energietransitie) nodig dat de arbeidsmarkt zich door ontwikkelt. Nu al is er een tekort aan mensen in de maak- en onderhoudsindustrie. En de vraag naar technisch geschoold personeel van MBO tot universitair niveau neemt alleen maar toe. Alleen al binnen Noord-Holland leidt de energietransitie tot een vraag van 16.000 FTE aan werkgelegenheid.⁴⁶ Tegelijkertijd zullen de transities tot gevolg hebben dat meer klassieke havengerelateerde banen verdwijnen. Middels opleidingsprogramma's kan geanticipeerd worden op de toenemende vraag. Onder meer door jongeren op te leiden en door programma's aan te bieden waarbij mensen die al werkzaam zijn kunnen door ontwikkelen.

- De provincie Noord-Holland onderschrijft de ingeslagen weg in het Noordzeekanaalgebied met betrekking tot circulaire economie. In de Omgevingsvisie Noord-Holland 2050 is het ontwikkelingsprincipe vastgelegd dat op strategische locaties ruimte wordt gereserveerd voor opslag en verwerking van reststromen. Dit is ook de reden dat in de Omgevingsverordening NH 2022 bij de aanwijzing van 'Industrieterreinen van Provinciaal Belang' circulaire economie als één van de vier thema's is benoemd.
- De provincie treedt in overleg met de omgevingsdiensten om te bezien wat er vanuit de omgevingsdiensten nodig is in de bijdrage aan circulaire economie (inclusief energietransitie).⁴⁷
- De provincie zet in op een arbeidsmarkt die aansluit op de vraag voorkomend uit de circulaire economie (inclusief energietransitie). Daarom worden vanuit de provincie onder meer de Techport in het Noordzeekanaalgebied en Tech@connect in de Kop van Noord-Holland ondersteund. Ook zet de provincie in op een bijdrage vanuit het Just Transition Fund voor de transitie naar een toekomstbestendige arbeidsmarkt in de IJmond.

Nautisch en Logistiek Knooppunt

Havens zijn knooppunten bij uitstek. Met name in het Noordzeekanaalgebied vindt veel overslag plaats tussen zeeschepen, binnenvaart, goederentreinen en verkeer over de weg. In 2020 bedroeg de totale overslag in het Noordzeekanaalgebied ruim 90 miljoen ton, waarvan 71,3 miljoen ton binnen de Amsterdamse haven.⁴⁸ Het Noordzeekanaalgebied speelt een grote rol in de internationale netwerken rondom staal, cacao, koffie en energie. Maar ook zijn de havens de vertrekpunten voor de aanleg en het onderhoud van energieprojecten op zee en de verdeelstations voor alle vervoerstromen in relatie tot de visserij. Tot slot vervullen ze natuurlijk ook een rol in het (recreatief) personenvervoer als aanlandpunten voor cruiseschepen en met de veerverbindingen tussen Den Helder en Texel en tussen IJmuiden en Newcastle.

Een goede zeewaartse toegankelijkheid, een havenontsluitende bereikbaarheid en betrouwbare multimodale verbindingen met het achterland zijn onderscheidende factoren in het vestigings- en investeringsklimaat voor de havens.⁴⁹ Om als nautisch en logistiek knooppunt te kunnen blijven functioneren is het borgen van de bereikbaarheid van de Noord-Hollandse zeehavens dan ook essentieel. Dat beperkt zich niet alleen tot de bereikbaarheid in de directe omgeving van de havens. Maar ook op netwerkniveau. Voor zowel vervoer via het water, per spoor, per buisleiding en over de weg.

46 Manifest Werken en Ontwikkelen 2030 Noord-Holland, Provincie Noord-Holland et al. 2021

47 Samen met de Omgevingsdienst NZKG is de provincie reeds gestart met de 'pilot scherper vergunnen'. Vergunningverlening vindt plaats op basis van de best beschikbare technieken om zodoende de emissie van fijnstof en stikstof te verlagen.

48 Monitor Ruimte-intensivering Noordzeekanaalgebied, zevende meting 2021

49 Havennota 2020-2030, Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat 2020

Het Noordzeekanaalgebied is verbonden met het (inter)nationale achterland via de Goederenvervoercorridor Zuid en de aansluiting op de Goederenvervoercorridors Oost en Zuidoost.⁵⁰ Andere belangrijke verbindingen zijn die via de kust- en zeevaart via de Noordzee en de verbinding met Flevoland, Noord-Nederland en verder via het Markermeer. Eind 2022 krijgt de Goederenvervoercorridor Zuid ook de MIRT status. Dat heeft drie voordelen. Ten eerste worden knelpunten op netwerkniveau in kaart gebracht. Ten tweede komen deelprojecten op deze corridor dan gemakkelijker in aanmerking voor (co-)financiering van projecten door het Rijk en Europa. Ten derde wordt verwacht dat hier uit voortvloeiende dialoog tussen (zeehaven)bedrijven en overheid leidt tot snellere implementaties van maatregelen. Deze Goederenvervoercorridors omvatten alle modaliteiten.



MIRT Goederencorridor Zuid.⁵¹

⁵⁰ Deze corridor door loopt van Noord-Holland/regio Amsterdam via Zuid-Holland/Rotterdam-Rijnmond, West-Brabant en Zeeland naar Vlaanderen. De Goederenvervoercorridor Oost loopt van Rotterdam-Rijnmond via de A15/Waal/Betuweroute corridors naar Zevenaar en Duitsland, en de Goederenvervoercorridor Zuidoost loopt van Rotterdam-Rijnmond via Moerdijk en Tilburg naar Venlo en Duitsland.

⁵¹ MIRT-onderzoek Corridor Zuid - Programma Eindrapport, Buck Consultants International, RHDHV en Panteia 2021

Modal Shift

Omdat het wegennet in de Metropoolregio Amsterdam steeds zwaarder belast wordt en naar verwachting rond 2040 vastloopt⁵², zal een groeiend deel van de goederenstromen moeten plaatsvinden via het spoor, water en buisleidingen. Het Rijk zet daarom met de Goederenvervoeragenda in op het verplaatsen van transport van goederen over de weg naar spoor, water en ook buisleidingen.⁵³ Een beweging die ook in Noord-Holland⁵⁴ en door de Europese Unie⁵⁵ wordt onderschreven. Onder meer met als doel om de CO₂-emissies terug te dringen. Daarbij dient aangetekend te worden dat ook de capaciteit op het spoor niet eenvoudig vergroot kan worden en vervoer over het water dus een steeds belangrijker rol zal moeten spelen.

- De provincie Noord-Holland neemt, samen met de Port of Amsterdam, het voortouw om het lopende programma modal shift van het Amsterdam Logistics Board te verlengen, te versterken en te verbinden aan het MIRT-traject Goederenvervoer Corridor Zuid. Hiermee kunnen extra financiële middelen voor de regio worden ontsloten waarmee onder meer subsidies kunnen worden ingezet voor ondernemers die goederenvervoer van de weg naar spoor, binnenvaart en/of buisleidingen omzetten. Maar ook wordt bijvoorbeeld bekeken welke investeringen ter plaatse van kades nodig zijn om deze overslag makkelijker te laten verlopen.
- Voor logistiek over de weg streeft de provincie naar een dekkend netwerk van waterstofvulpunten voor zware mobiliteit waaronder logistiek. Hierin zijn zowel de havens van Den Helder als Amsterdam en de IJmond opgenomen als knooppunten waar in de eerste fase een tankstation gerealiseerd moet worden.

De modaliteit buisleidingen komt steeds vaker in beeld als alternatief voor transport van gassen, vloeistoffen of industriële restproducten. Vervoer per buisleiding kan een bijdrage leveren aan het oplossen van knelpunten in het wegen-, vaarwegen- of spoorwegennet. Ook kan transport via buisleidingen bijdragen aan het reduceren van risico's en het vergroten van de gezonde leefomgeving door een alternatief te bieden voor vervoer van milieubelastende of gevaarlijke stoffen die nu nog via het water, spoor of de weg, worden vervoerd.⁵⁶ Zeker binnen de havengebieden zelf is dat kansrijk. Maar ook op grotere schaal. Het aansluiten van de Noord-Hollandse zeehavens op het nationale waterstofnetwerk is hiervan een goed voorbeeld.

Vervoer over water

Om de bereikbaarheid vanaf zee voor de komende decennia te borgen, is in 2022 de zeeluis bij IJmuiden in gebruik genomen. Voor zowel zeevaart als goederenvervoer over water wordt gebruik gemaakt van steeds grotere schepen. Met deze sluis kunnen deze schepen toegang krijgen tot het Noordzeekanaal. Bovendien wordt continuïteit geboden als de Noordersluis in 2029 is afgeschreven.

Aandachtspunt is de staat van het Noordzeekanaal zelf en de verbinding naar de grote rivieren via het Amsterdam-Rijnkanaal. Het huidige waterbeheer zit aan de grens op het gebied van wateroverlast, waterbeschikbaarheid en waterkwaliteit. Er is nu al sprake van een grote wateropgave (bestrijding wateroverlast, verzilting en droogte) en die opgave wordt alleen maar groter door klimaatverandering, zeespiegelstijging en ruimtelijke en sociaaleconomische ontwikkelingen.⁵⁷ Ook zit een aantal technische installaties zoals gemalen binnenkort aan het einde van de levensduur. Dit brengt risico's met zich mee op het vlak van waterveiligheid, voldoende en schoon water en de betrouwbaarheid van de routes voor de binnenvaart. Er zullen overstroomgebieden moeten worden aangewezen voor de zogeheten piekwaterberging. Bovendien zijn zowel het Noordzeekanaal als het Amsterdam-Rijnkanaal wat betreft breedte en diepte en inrichting van de kades gedimensioneerd op kleinere schepen en een lager aantal scheepvaartbewegingen dan vandaag de dag het geval is. Ook daarmee zitten deze vaarwegen aan de technische limiet.

- De provincie Noord-Holland zal binnen het traject NOVEX-NZKG aandacht vragen voor voldoende (piek) waterberging in het Noordzeekanaalgebied waarbij onder meer de Houtrakpolder wordt betrokken als mogelijke locatie.
- De provincie Noord-Holland pleit, samen met de waterbeheerders, in het verlengde van het traject Toekomstbestendig watersysteem Amsterdam-Rijnkanaal/Noordzeekanaalgebied, voor het starten van

52 Multimodaal Toekomstbeeld MRA 2040, Metropoolregio Amsterdam & het Rijk 2021

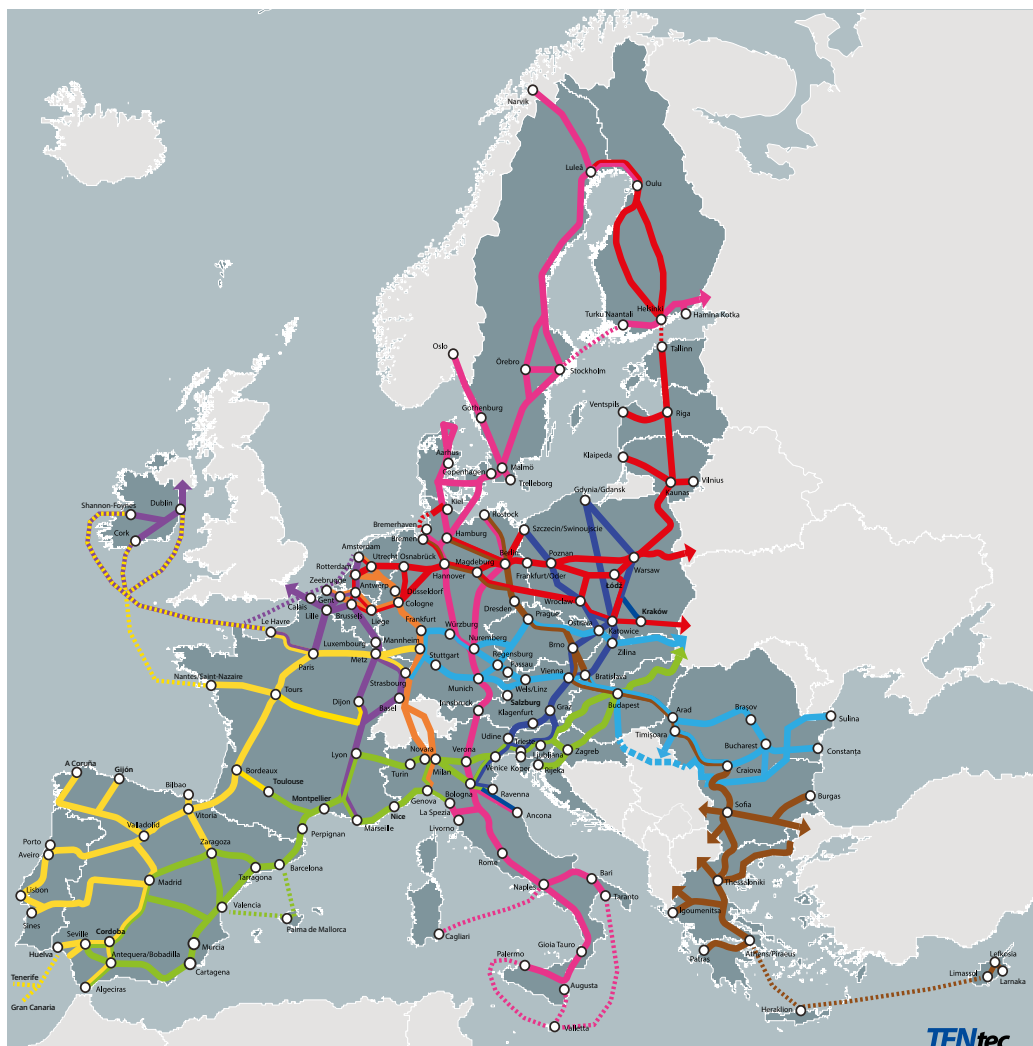
53 Goederenvervoeragenda, Ministerie van Infrastructuur & Waterstaat 2019

54 Perspectief Mobiliteit, Provincie Noord-Holland 2021

55 Green Deal, Europese Unie 2019

56 Havennota 2020-2030, Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat 2020

57 Toekomstbestendig watersysteem Amsterdam-Rijnkanaal/Noordzeekanaalgebied, Deltaprogramma 2021



TEN-T corridors. Elke kleur geeft een Europese route weer.⁵⁸

een integrale studie waarin de toekomstbestendigheid van het Noordzeekanaal en het Amsterdam-Rijnkanaal centraal staat zodat waterkwaliteit, waterveiligheid en de continuïteit van de binnenvaart geborgd zijn. Bij voorkeur onder coördinatie van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat in een op te starten MIRT traject.

- De provincie werkt mee aan het RH2INE consortium, samen met de provincie Zuid-Holland en de Duitse deelstaat Noordrijn-Westfalen, met als doel om langs de binnenvaart corridor naar het Ruhrgebied een dekkend netwerk van gestandaardiseerde waterstofvulpunten te realiseren.

Vervoer per spoor

Specifiek voor goederenvervoer per spoor is het Trans-European Transport Network (TEN-T) van belang. Dit zijn corridors die vrijwel heel Europa bereiken en waarop een bepaalde standaardisatie in het spoorvervoer plaatsvindt, bijvoorbeeld op het vlak van materieel, beveiliging en het toelaten van personeel.⁵⁹ Het Noordzeekanaalgebied is aangesloten op drie van deze corridors: North Sea – Baltic, North Sea – Mediterranean en Rhine – Alpine.⁶⁰ Dat betekent niet dat het goederenvervoer per spoor in het Noordzeekanaalgebied nu al optimaal geregeld is. Er is per spoor slechts één route vanuit het Noordzeekanaalgebied richting het achterland via station Amsterdam Centraal (en in veel gevallen ook via station Amsterdam Sloterdijk). Treinen van en naar Tata Steel moeten zelfs keren in Uitgeest. Vervoer van

⁵⁸ TEN-T Core Network Corridors, European Commission 2020

⁵⁹ De TEN-T netwerken bestaan ook uit weg- en binnenvaart netwerken en stedelijke knopen. Ook daar is sprake van standaardisatie en regelgeving.

⁶⁰ De corridor North Sea – Baltic verbindt het Noordzeekanaalgebied met onder meer midden- en oost-Duitsland, Polen en de Baltische staten. De corridor North Sea – Mediterranean verbindt het Noordzeekanaalgebied met onder meer België, Frankrijk, Ierland en het Verenigd Koninkrijk. De corridor Rhine-Alpine verbindt het Noordzeekanaalgebied met onder meer midden- en zuid-Duitsland, België, Zwitserland en Noord-Italië. Deze laatste twee corridors worden naar verwachting in de nabije toekomst samengevoegd.

gevaarlijke stoffen via Haarlem en Rotterdam is niet mogelijk door beperkingen in de tunnel bij Rijswijk. Bovendien kent het spoor grote capaciteitsproblemen in het reizigersvervoer en wordt goederenvervoer steeds moeilijker in te passen.

- De provincie Noord-Holland zet er op in om de aansluiting van het Noordzeekanaalgebied per spoor op het Trans-European Transport Network zo goed mogelijk in te richten. Daar waar bij keuzes ten aanzien van het spoornetwerk het reizigersvervoer vaak leidend is, spant de provincie zich er voor in dat het goederenvervoer nadrukkelijker in deze afweging wordt betrokken.

Milieuruimte voor goederenvervoer

Naast voldoende capaciteit op de infrastructuur dient er ook voldoende milieuruimte beschikbaar te zijn om de Goederenvervoercorridors te kunnen benutten. Knelpunten op het vlak van luchtkwaliteit, stikstof, geluid, biodiversiteit, trillingen, externe veiligheid en verkeersveiligheid dienen te worden opgelost. Bijzondere aandacht dient de komende jaren uit te gaan naar het transport van gevaarlijke stoffen. In Nederland is hiervoor het Basisnet vastgesteld waarbij wettelijk is bepaald wat er waar, en in welke hoeveelheid, vervoerd mag worden. Ook zijn er grenzen aan bebouwing toegestaan rond het Basisnet. Voor het goederenvervoer vanuit de Amsterdamse haven is het belangrijk dat de routes beschikbaar blijven voor transport van gevaarlijke goederen per schip, spoor en weg. Bij afwegingen aangaande nieuwe ontwikkelingen langs de routes dient dit betrokken te worden. Ook dient rekening te worden gehouden met de mogelijkheid dat de transitie naar duurzame brandstoffen zoals waterstof mogelijk hogere eisen aan de externe veiligheid zal stellen dan de nu gangbare fossiele brandstoffen.

- De provincie Noord-Holland toetst de ontwikkelingen op of nabij het spoor, de weg en waterwegen op eventuele nadelige effecten voor het goederenvervoer van gevaarlijke stoffen en treedt in overleg met gemeenten indien dit tot onaanvaardbare knelpunten leidt.

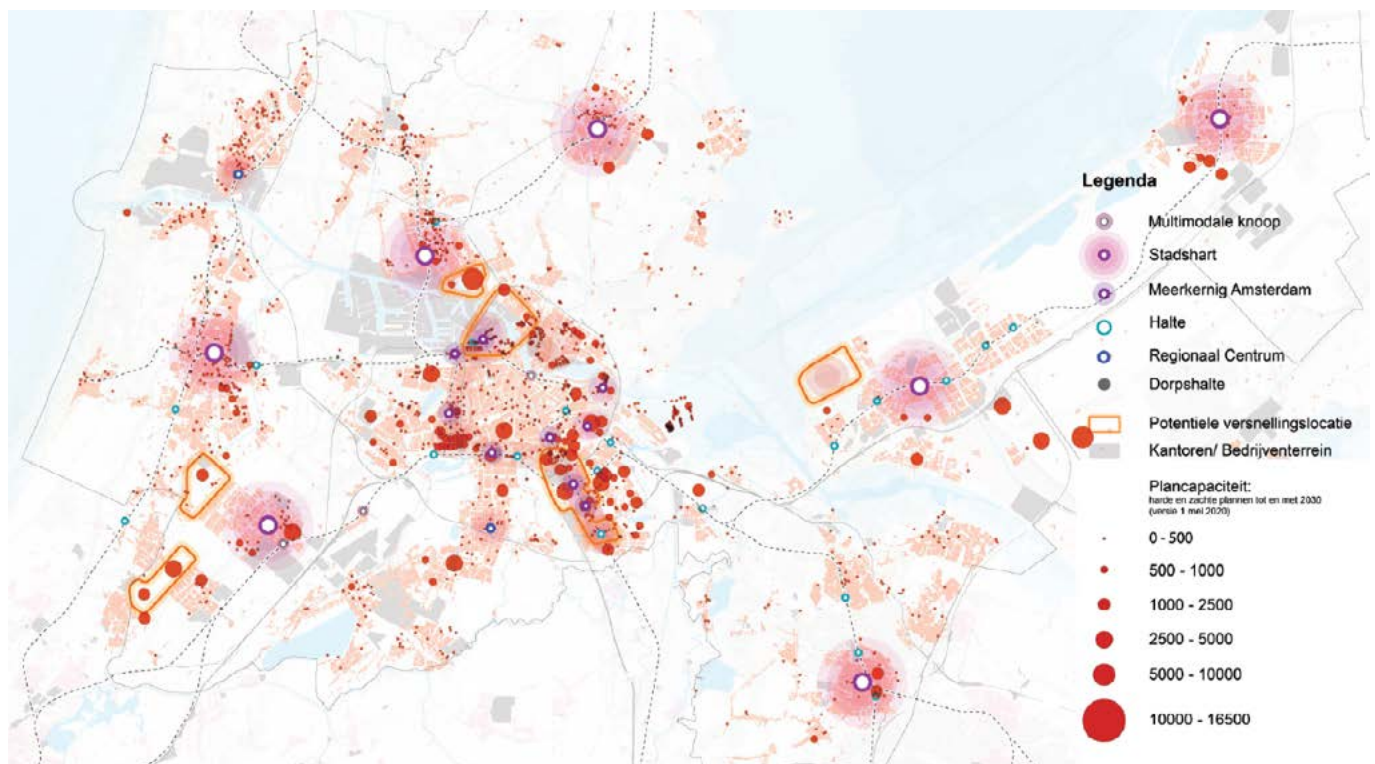


Goederenvervoer per trein. Beeld: Port of Amsterdam/Eveline Renaud

3.3 VOLDOENDE WONINGEN IN DE METROPOOLREGIO AMSTERDAM

Er is sprake van grote krapte op de woningmarkt in de Metropoolregio Amsterdam. Daarom hebben het Rijk en de regio in het Verstedelijkingsconcept 2050 van de Metropoolregio Amsterdam afgesproken tot 2030 175.000 extra woningen te bouwen. Omdat de vraag naar woningen zo groot is, wordt zelfs bekeken of de bouwproductie tot 2030 verhoogd kan worden tot 220.000 woningen. Na 2030 lijkt de behoefte aan nieuwe woningen af te nemen, maar de prognoses kennen flinke bandbreedtes. Vooralsnog wordt uitgegaan van een bouwopgave van 75.000 woningen tussen 2030 en 2040 en nog eens 75.000 woningen tussen 2040 en 2050.

Het vinden van woningbouwlocaties is geen sinecure. In de steden zelf is betrekkelijk weinig ruimte. En het volbouwen van de open ruimte in de nabijheid van de steden is onwenselijk. Sterker nog, het gevarieerde en samenhangende landschap is een unieke, onderscheidende kwaliteit van de metropoolregio Amsterdam.⁶¹ Om de in de Omgevingsvisie NH2050 geformuleerde ambities Ontwikkeling van stad en land en Metropoolregio Amsterdam: dynamiek in balans. Ruimte voor economie met behoud van landschap en cultuurhistorie te realiseren, is daarom het behoud en waar mogelijk zelfs versterken van de Noord-Hollandse landschappen, inclusief objecten van grote cultuurhistorische waarde, zoals bijvoorbeeld de stelling van Den Helder en de stelling van Amsterdam waartoe ook Forteiland IJmuiden behoort, het uitgangspunt.



Plancapaciteit woningbouw in Metropoolregio Amsterdam tot 2030⁶²

Gegeven de schaarse ruimte in de Metropoolregio Amsterdam is een aanzienlijk deel van de woningbouwopgave voorzien in het Noordzeekanaalgebied. Dit brengt extra uitdagingen met zich mee. De voor de industrie benodigde ruimte op het vlak van geur, geluid, stofoverlast en externe veiligheid verhoudt zich niet automatisch goed tot een gezonde leefomgeving. In het Verstedelijkingsconcept 2050 zijn locaties in Amsterdam, Zaanstad en Beverwijk benoemd om te transformeren naar woonwerkmilieus. Havenstad Amsterdam betreft de realisatie van een nieuw stadsdeel waar ruimte is voor 40.000 tot 70.000 woningen en 45.000 tot 58.000 arbeidsplaatsen. Het projectgebied bestaat uit twaalf deelgebieden waaronder de Minervahaven, Coenhaven en Vlothaven aan het IJ. In Zaanstad zijn de Achtersluispolder en het Hembrugterrein aangewezen om te transformeren naar woon- en werkgebied waarbij tot 10.000 woningen zouden kunnen worden toegevoegd. Tot slot heeft de gemeente Beverwijk de ambitie geformuleerd om de Spoorzone te transformeren tot een gebied met circa 10.000 woningen en 5.000 extra arbeidsplaatsen. Een deel van deze laatste ontwikkeling is door Beverwijk gepland in een Industrierterrein van Provinciaal Belang hetgeen de uitvoering allerminst zeker maakt. Sowieso geldt voor alle gebieden dat de combinatie met de

⁶¹ Verstedelijkingsconcept 2050, Metropoolregio Amsterdam 2021

⁶² Verstedelijkingsconcept 2050, Metropoolregio Amsterdam 2021

huidige havenfunctie een flinke uitdaging vormt met het oog op bijvoorbeeld geluidsoverlast, geuroverlast en risico's op het vlak van externe veiligheid. Daarnaast zijn de beoogde transformatielocaties veelal 'buitendijks gelegen' waardoor de waterveiligheid extra aandacht behoeft.⁶³ Per transformatielocatie dient daarom per deelgebied zorgvuldig te worden afgewogen welk deelgebied op welk moment getransformeerd kan worden. Waarbij zowel de gezonde leefomgeving gegarandeerd moet zijn, inclusief waterveiligheid, als het in stand houden van een toekomstbestendige haven economie.⁶⁴ Daarbij dient ook te worden beoordeeld of de ondergrond (bodem en water) na decennialang industrieel gebruik, geschikt is voor gevoeliger functies zoals woningbouw. In praktijk zal dit betekenen dat alle transformatielocaties die in het Verstedelijkingsconcept 2050 van de Metropoolregio Amsterdam benoemd staan vroeg of laat aan de orde komen. Maar ook dat er binnen deze locaties deelgebieden zijn die pas na 2050 of helemaal niet getransformeerd zullen worden. In hoofdstuk 4 wordt per gebied in meer detail beschreven wat de provincie Noord-Holland hier de komende jaren mogelijk en wenselijk acht.

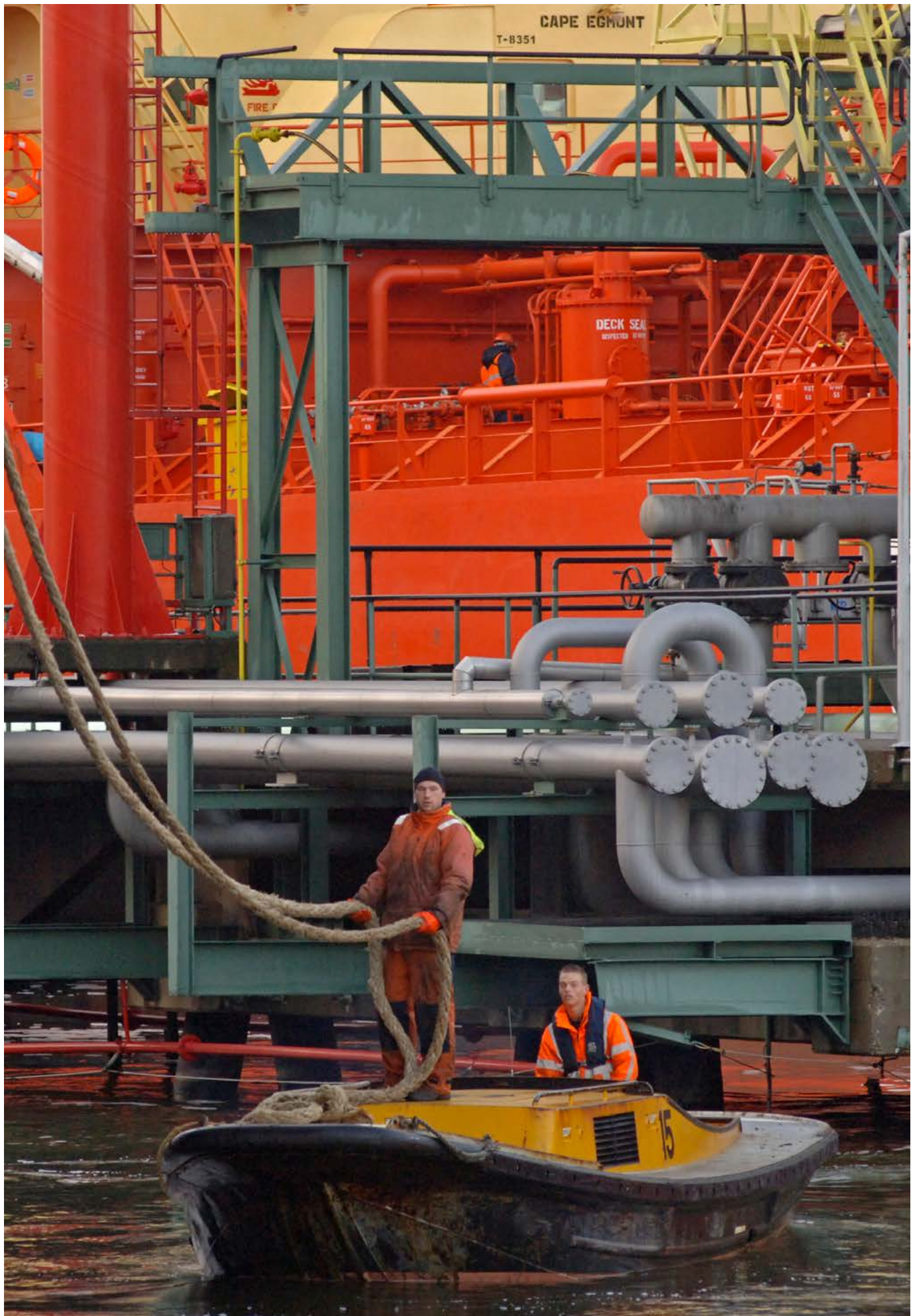


Minervahaven in Amsterdam. Beeld: Johannes Abeling

In Den Helder is de druk op de woningmarkt minder groot en is de haven ook niet in beeld als woningbouwlocatie. Wel speelt de haven een belangrijke rol in het regionaal voorzieningenniveau (cultureel, recreatief en onderwijs). De haven is echter nog niet optimaal verbonden met de omgeving. Eén van de ambities in Den Helder is dan ook om een betere verbinding tussen stad, haven en Waddenzee te realiseren. Dat gaat om zowel de fijnmazige verbindingen met de stad als om de regionale bereikbaarheid.

63 Klimaatbestendige Nieuwbouw, Metropoolregio Amsterdam 2021

64 Natuurlijk is het aantal aandachtspunten bij het realiseren van nieuwe woon- werkgebieden breder dan de hier genoemde factoren. Het is niet het streven hier uitputtend te zijn. Wel om enkele specifieke aandachtspunten met betrekking tot transformatie in havengebieden aan te halen.



Beeld: Port of Amsterdam/Max Dijksterhuis

DE PROVINCIALE INZET IN DE HAVENGEBIEDEN

In de voorgaande hoofdstukken is de door de provincie gewenste koers op het vlak van economie, energietransitie en woningbouw al aan de orde gekomen. Op een aantal plekken is het wenselijk nog preciezer te worden over de provinciale inzet in de diverse havengebieden. Daarbij is het belangrijk om rolvast te blijven. Gemeenten zijn de eerst aangewezen partij om het ruimtelijk beleid in de havengebieden vorm te geven. Voor de uitvoering zelf, zoals de aanleg van nieuwe haveninfrastructuur, keuzes voor het soort bedrijvigheid en de wijze waarop het areaal zo strategisch mogelijk benut kan worden, zijn de havenbedrijven leidend. De provincie zal samenwerking tussen de partijen bij havenontwikkeling in de eerste plaats stimuleren en faciliteren maar zal de regie nemen indien het regionaal belang daar om vraagt. Dat kan door gewenste ontwikkelingen aan te jagen en door het inzetten van juridisch instrumentarium zoals de Omgevingsverordening. Ook zal de provincie de eigen invloed en het eigen netwerk aanwenden om de gewenste ontwikkelingen dichterbij te brengen.

4.1 SAMENWERKING ALS AANPAK

Het Rijk stelt in de Havennota 2020-2030 “Om ervoor te zorgen dat de havens zich kunnen ontwikkelen naar een krachtige positie in de economie van de toekomst moet meer dan voorheen de nadruk liggen op de samenhang binnen het logistieke systeem van zee- en binnenhavens en op samenwerking tussen zeehavens onderling en met overheden.”⁶⁵

De provincie Noord-Holland onderschrijft dit ten volle. Het ter hand nemen van de in de voorliggende Nota Zeehavens geschetste opgaven zal een grote inspanning en grote investeringen vergen waarbij vele partijen een rol spelen. Natuurlijk de inwoners en (haven)bedrijven in de gebieden zelf. Maar ook de verschillende overheden – gemeenten, provincie, de waterschappen en het Rijk – met ieder eigen taken en verantwoordelijkheden. Deze partijen vinden elkaar in overkoepelende trajecten om gemeenschappelijke koers te bepalen, zoals de Verstedelijkingstrategie van de Metropoolregio Amsterdam, en in diverse samenwerkingsverbanden zoals het Bestuursplatform Noordzeekanaalgebied en de overleggen met betrekking tot de ontwikkeling van het Maritiem Cluster Den Helder. Geheel in lijn met de Omgevingsvisie NH2050 zal de provincie vanuit het adagium ‘lokaal wat kan, regionaal wat moet’ het voortouw nemen in de samenwerking in de havengebieden.



Het Noordzeekanaal. Beeld: Port of Amsterdam/Foto Video Honing Heemskerk

⁶⁵ Havennota 2020-2030, Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat 2020

Samenwerking in het Noordzeekanaalgebied

Binnen het Noordzeekanaalgebied is er een lange traditie van samenwerking. Vanuit het Bestuursplatform NZKG werken de gemeenten langs het Noordzeekanaal, de provincie Noord-Holland, het Rijk en het bedrijfsleven aan de verdere doorontwikkeling van dit gebied. Vanuit deze samenwerking worden de grootste opgaven gezamenlijk ter hand genomen. Zoals de ruimtelijke afweging binnen NOVEX-NZKG en het werken aan de Energietransitie. Deze regionale samenwerking wordt gefaciliteerd vanuit het Programmabureau NZKG.

- De samenwerking in het Noordzeekanaalgebied wordt doorontwikkeld. De provincie Noord-Holland blijft bestuurlijk betrokken door het voorzitten van het Bestuursplatform Noordzeekanaalgebied en de onderliggende overlegstructuren. Daarnaast wordt kennis ingebracht en wordt een jaarlijkse financiële bijdrage alsmede ambtelijke capaciteit geleverd ten behoeve van het Programmabureau NZKG.
- Naast het Bestuursplatform Noordzeekanaalgebied en de hiervan afgeleide overleggen wordt vanuit de provincie deelgenomen aan de relevante overlegstructuren op deelonderwerpen en/of deelgebieden. Bijvoorbeeld als het gaat om het samen optrekken in de stikstof-dossiers en het borgen van de bereikbaarheid van de havengebieden over het water, per spoor en over de weg.

Samenwerking in Den Helder

De samenwerking in Den Helder is de afgelopen jaren op initiatief van de gemeente Den Helder, de Koninklijke Marine en de provincie Noord-Holland geïntensiveerd. Samen met het Rijk, het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier, Port of Den Helder en de gemeente Den Helder is gewerkt aan de visie Maritiem Cluster Den Helder/Kop van Noord-Holland. Hierin wordt de ontwikkelrichting voor de haven, Den Helder zelf en de nabije omgeving beschreven. In 2022 is de samenwerking met Defensie bekrachtigd in een intentieovereenkomst. De komende jaren wordt de visie nader uitgewerkt in het juridisch-planologisch instrumentarium van de diverse deelnemende overheden, waaronder de Kopgemeenten, een omgevingsprogramma en uitvoeringsafspraken. Ook participeert de provincie samen met het Rijk en de gemeente Den Helder in de Regiodeal Maritiem Cluster Kop van Noord-Holland met drie programmalijnen Human Capital, Waterstofeconomie en opkomende innovatieve maritieme technologieën.

- De samenwerking in Den Helder en Kop van Noord-Holland wordt doorontwikkeld. De provincie blijft bestuurlijk betrokken door het voorzitten van de bestuurlijke overleggen met betrekking tot het programma voor de Ontwikkeling van het Maritiem Cluster Den Helder. Daarnaast wordt kennis ingebracht, een financiële bijdrage gedaan aan het planvormingsproces en wordt ambtelijke capaciteit ter ondersteuning geleverd.

Samenwerking tussen de zeehavengebieden

Voor het succesvol kunnen adresseren van de in deze Nota Zeehavens geschetste opgaven is er niet alleen samenwerking nodig binnen het Noordzeekanaalgebied en binnen de Kop van Noord-Holland maar ook tussen de havengebieden onderling. In de vakliteratuur worden verschillende niveaus van samenwerking tussen zeehavens onderscheiden. Van louter informele samenwerking tot het opzetten van joint ventures.⁶⁶

Informele
samenwerking



Formele
samenwerking

Informele uitwisseling van informatie

zusterhavens, informatieve bijeenkomsten, nieuwsbrieven, internet

Lobby, klankbordfunctie

Gezamenlijke lobbyactiviteiten, werkbijeenkomsten

Uitwisseling van diensten op non-profit basis

Harmonisatie van ICT, statistieken en prijsstructuur, uitlenen van diensten, delen voorzieningen (baggeren, training, onderzoek, kustwacht), technische hulp etc.

Uitwisseling van diensten op winst basis

Commerciële samenwerking, marketing, bundeling diensten, specialisatie

Directe investering

Opzetten van joint venture t.b.v. financiering

⁶⁶ Samenwerking tussen zeehavens, Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid 2008

De havenbedrijven in Noord-Holland onderhouden goede relaties met elkaar en trekken langzaam maar zeker meer met elkaar op. Er wordt kennis uitgewisseld. Er wordt gezamenlijk opgetrokken in het nationale Branche Overleg Zeehavens. En de grotere havens ondersteunen de kleinere havens met technische of specialistische kennis.

Er lopen initiatieven met betrekking tot gezamenlijke acquisitie en ontwikkeling. Zo presenteren de Zeehaven IJmuiden NV, Port of Amsterdam en Port of Den Helder zich internationaal gezamenlijk als ideale uitvalsbasis voor aanleg en onderhoud van windparken op zee (marketing) onder de noemer 'Creating Clean Energy Together'. Daarnaast werken Port of Den Helder, Port of Amsterdam en Groningen Seaports (Eemshaven) onder de noemer Hydroports samen om één van de waterstofknooppunten van Europa te worden. Er is ook sprake van kleinschalige commerciële samenwerking. Zo spannen Port of Amsterdam en Zeehaven IJmuiden NV zich in voor de ontwikkeling van de Energiehaven. Een traject dat wordt ondersteund door de Provincie Noord-Holland.

Toch is er naar de mening van de provincie nog winst te boeken in de samenwerking. Dit heeft te maken met schaal. Waar Port of Amsterdam één van de grootste havens van Europa is, zijn de Zeehaven IJmuiden NV en Port of Den Helder bescheidener van omvang en is het havenbedrijf van de gemeente Beverwijk zelfs piepklein te noemen. Op dit moment wordt niet het gehele gezamenlijke potentieel van de havens benut, simpelweg omdat de kleinste havenbedrijven niet in staat zijn op alle ontwikkelingen in te spelen. Er is wel reeds sprake van uitwisseling van diensten op non-profit basis waarbij Beverwijk ondersteund wordt door IJmuiden en waarbij Den Helder ondersteund wordt door Port of Amsterdam. Maar nauwere samenwerking kan het geheel sterker maken. Daarbij kan gedacht worden aan Service Level Agreements waarbij bijvoorbeeld specialistische kennis door Port of Den Helder kan worden ingekocht bij Port of Amsterdam. Maar ook op meer strategisch niveau waarbij havenbedrijven gezamenlijk optrekken bij het ontwikkelen van kavels ten behoeve van windparken op zee. Daarnaast zou de provincie Noord-Holland graag zien dat de havenbedrijven in de IJmond nader onderzoeken op welke wijze de schaarse kaderuimte in de IJmond beter benut kan worden waarbij het intensiveren van de samenwerking tussen de Zeehaven IJmuiden NV en de haven van Beverwijk voor de hand ligt.

4.2 AMSTERDAM

De Amsterdamse haven is en blijft één van de belangrijkste economische gebieden binnen de provincie Noord-Holland. Dit is één van de weinige gebieden binnen de provincie waar (milieu)ruimte is voor het realiseren van de energietransitie, circulaire economie, havengebonden bedrijvigheid en zware industrie. De haven staat voor de grote opgave te transformeren van fossiele brandstoffenhaven naar een duurzame brandstoffenhaven en plaats te bieden aan de voor de energietransitie benodigde industrie en infrastructuur. Daarnaast dient de transitie te worden gemaakt naar schone scheepvaart en dient de bedrijvigheid in zijn totaliteit circulair te worden. Tot slot wordt het havengebied gelegen binnen de ring A10 de komende decennia getransformeerd naar hoogwaardige woon-werkmilieus. Maar de ruimte is schaars. De komende jaren zullen tientallen hectares aan in gebruik zijnde percelen een andere invulling krijgen en zullen grote investeringen worden gedaan. De gemeente Amsterdam stuurt, als grootste grondeigenaar binnen de haven en als enige aandeelhouder van Port of Amsterdam, op de realisatie van vijf publieke belangen bij de ontwikkeling van de Amsterdamse haven, waar de Port of Amsterdam vervolgens invulling aan geeft.⁶⁷

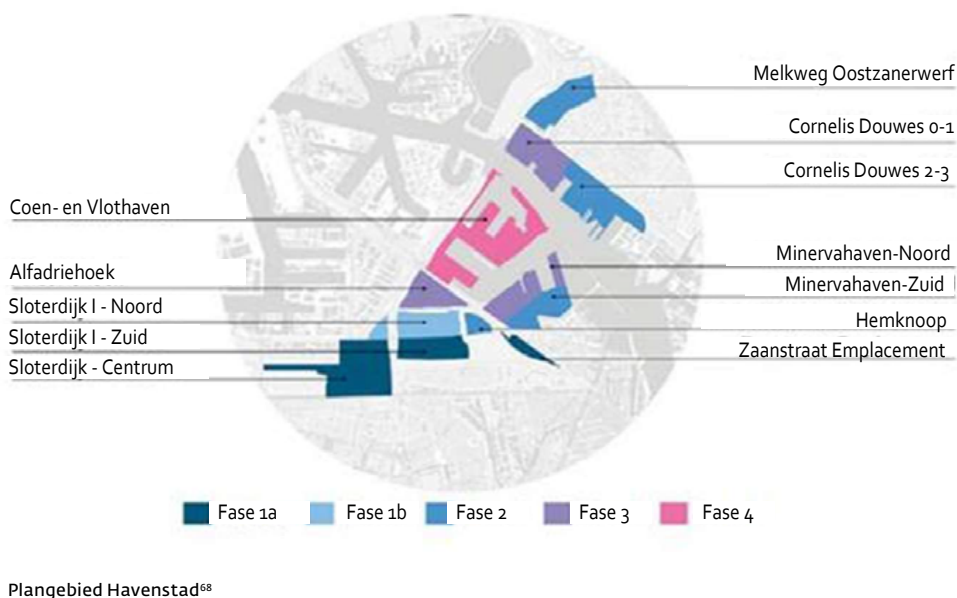
1. Duurzaamheid: Klimaatneutraal en Circulair.
2. De haven als nautisch logistiek knooppunt.
3. De haven als industrieterrein.
4. Verstedelijking: Hoogstedelijke woonwerkmilieus.
5. Veilig gebruik van de nautische ruimte.



67 Gemeentelijke Visie Haven 2020 – 2040, Gemeente Amsterdam 2020

De provincie Noord-Holland kan zich goed vinden in de ingezette koers. Hierbinnen wil de provincie in het bijzonder bijdragen aan het aanjagen van de energietransitie en de circulaire economie. Daarnaast zijn door de provincie zijn de garantie op een gezonde leefomgeving ter plaatse van de beoogde woonwerkmilieus en het borgen van een toekomstbestendige haveneconomie randvoorwaarden. De ruimtelijke afwegingen welke functie aan welke locatie wordt gekoppeld, wordt gemaakt in het kader van NOVEX-NZKG. Daarbij hanteert de provincie Noord-Holland het volgende vertrekpunt:

- Gezien de grote economische betekenis en het feit dat de Amsterdamse haven één van de weinige plekken in de provincie is waar (milieu)ruimte is voor het realiseren van de energietransitie, circulaire economie, havengebonden bedrijvigheid en zware industrie, blijft het volledige gebied Westpoort aangemerkt als Industrierrein van Provinciaal Belang in de Omgevingsverordening. De gebieden Coen- en Vlothaven en Alfadriehoek zullen onder voorwaarden kunnen transformeren en blijven daarom aangemerkt als Transformatiegebied Industrierrein van Provinciaal Belang.
- Bij de ontwikkeling van Havenstad en de verdichting rondom station Amsterdam Sloterdijk zijn het bieden van een gezonde leefomgeving en het borgen van het in stand houden van een toekomstbestendige haveneconomie uitgangspunt. Per te ontwikkelen deelgebied dient een zorgvuldige afweging gemaakt te worden of, en zo ja onder welke voorwaarden, met de transformatie van een volgend deelgebied kan worden gestart. Waarbij wat betreft de provincie de transformatie van de Coen- en Vlothaven op de lange termijn aan de orde is.



- Voor het functioneren van de Amsterdamse haven zijn goede verbindingen met het achterland cruciaal. Specifieke aandacht dient uit te gaan naar het vervoer van gevaarlijke stoffen. Omwille van de veiligheid dienen deze zo min mogelijk langs woningen, kantoren en andere gevoelige functies geleid te worden. Op de lange termijn zal voor de Amsterdamse haven de A5 een steeds grotere rol spelen in het vervoer van gevaarlijke stoffen via de weg. Er dient daarom terughoudend te worden omgegaan met verdichting langs de routes richting de A5. Om die reden blijven ook de bedrijventerreinen Sloterdijken 2, 3 en 4 aangemerkt als Industrierrein van Provinciaal Belang.
- Omdat de capaciteit op de weg landelijk beperkt is, zal een groeiend deel van de goederenstroom moeten plaatsvinden via het spoor en het water. Ook hierbij geldt dat het transport van gevaarlijke stoffen een aandachtspunt is. In de ontwikkeling van Havenstad dient voldoende afstand te worden bewaard tot het spoor zodat deze transporten niet in het geding komen. Specifieke aandacht dient uit te gaan naar de inpassing van het spoor bij het zuidelijk deel van de Coen- en Vlothaven en de Minervahaven en het noordelijk deel van de Alfadriehoek, de Hemknoop en het Zaanstraat Emplacement.

68 Havenstad Integraal Raamwerk, Gemeente Amsterdam 2021

- Naast de industrie en infrastructuur die benodigd is voor de energietransitie pleit de provincie ook voor het verduurzamen van de scheepvaart en de aan de haven gerelateerde verkeersbewegingen. Het aanbieden van walstroom en plaatsen waar voertuigen en schepen waterstof kunnen tanken is daarvoor essentieel. In het verlengde hiervan pleit de provincie voor het uitbreiden van de multimodale circulaire (bouw)hubs inclusief de faciliteiten voor overslag tussen weg en water. Met als doel een groeiend deel van de goederenstromen in de Metropoolregio Amsterdam af te wikkelen over het water.
- De provincie is, als bevoegd gezag, verantwoordelijk voor de vergunningverlening, het toezicht en de handhaving voor een groot deel van de bedrijven in het Noordzeekanaalgebied die werken met grote hoeveelheden gevaarlijke stoffen. Bij het kiezen van locaties in de Amsterdamse haven voor functies die gepaard gaan met grote externe veiligheidsrisico's, zoals de aan de waterstof-economie gelieerde projecten, of andere grote milieucontouren, pleit de provincie er voor dat rekening wordt gehouden met de verstedelijking op lange termijn. Gezien de ontwikkeling van Amsterdam Havenstad, de verdichting rondom station Amsterdam Sloterdijk en de Zaanse terreinen Hembrug en Achtersluispolder, is het wenselijk om de meer milieubelastende bedrijven in de toekomst te concentreren in het westelijk deel van het havengebied. Dit wordt ingebracht in de gesprekken bij Port of Amsterdam.⁶⁹

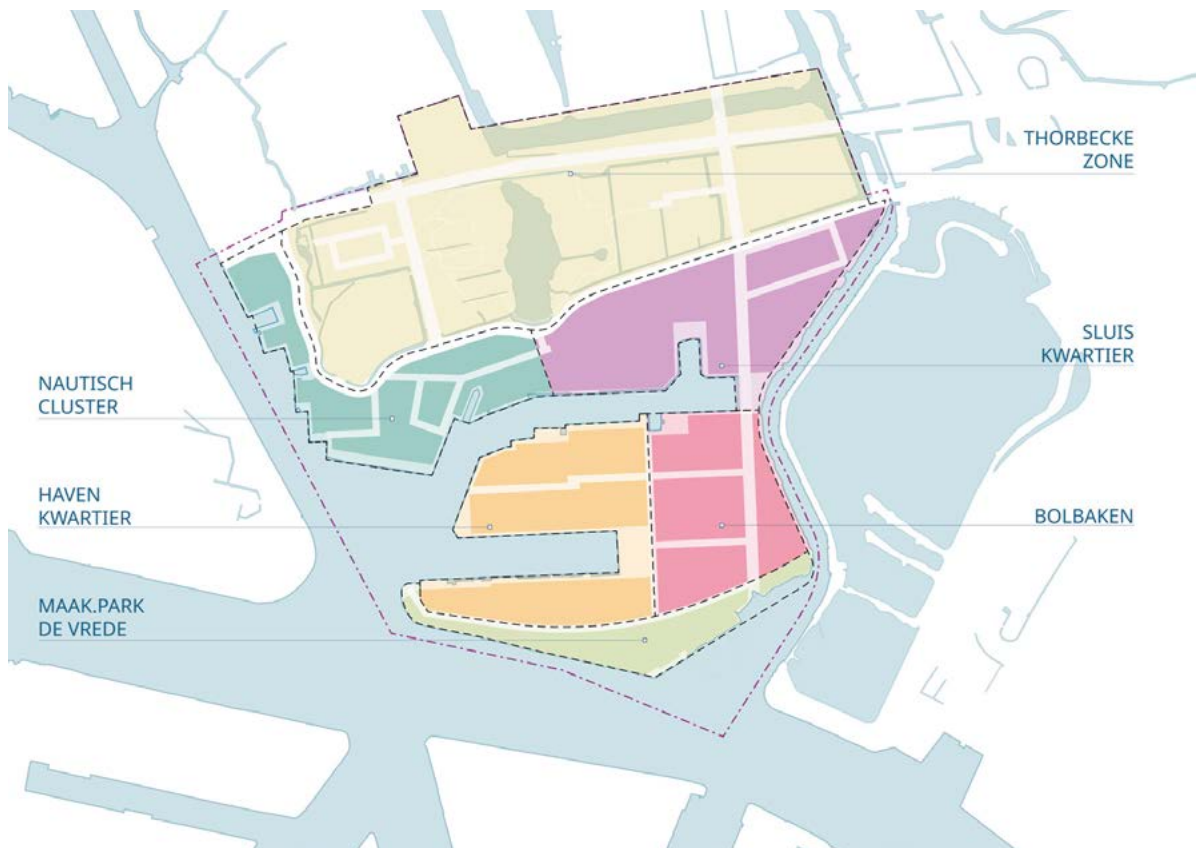
4.3 ZAA NSTAD

Zaanstad wordt gekenmerkt door de vervlechting van woningen en bedrijvigheid. Dit leidt op een aantal plaatsen tot een onvoldoende gezonde leefomgeving. Door de gemeente Zaanstad wordt actief gestuurd op het verplaatsen van hinder veroorzakende bedrijven naar plekken waar minder gevoelige functies in de nabijheid zijn. In grote lijnen is er een beweging gaande waarbij de hinder veroorzakende bedrijven richting het westen worden verplaatst om aan de oostkant ruimte te scheppen voor woningbouw. De ambities om het Hembrugterrein en de Achtersluispolder te transformeren naar hoogwaardige woonwerkgebieden en op die manier de aansluiting te maken op de Amsterdamse woningbouwontwikkeling Havenstad liggen in het verlengde hiervan. Tegelijkertijd wordt de schaarse ruimte op de Zaanse zeehaventerreinen steeds beter benut door de samenwerking van de gemeente Zaanstad met de gemeente Amsterdam en de Port of Amsterdam.

De provincie Noord-Holland kan zich goed vinden in deze ontwikkelingen maar vraagt aandacht voor een gezonde leefomgeving ter plaatse van de transformatielocaties en het in stand houden van een toekomstbestendige (haven)economie in de directe omgeving. Het Hembrugterrein en de Achtersluispolder zijn weliswaar niet aangemerkt als Industrierrein van Provinciaal Belang maar ze vallen wel binnen de milieucontouren van de andere Zaanse industrierreinen en van Westpoort. De Achtersluispolder is wel Industrierrein van Regionaal Belang. Op beide locaties dient daarom per deelgebied zorgvuldig te worden afgewogen welk gebied op welk moment ontwikkeld kan worden. Ook hecht de provincie er aan dat de havengebonden bedrijvigheid zoveel als mogelijk behouden blijft. De ruimtelijke afwegingen welke functie aan welke locatie wordt gekoppeld, wordt gemaakt in het kader van NOVEX-NZKG. Daarbij hanteert de provincie Noord-Holland het volgende vertrekpunt:

- Positieve houding ten aanzien van de transformatie van (een deel van) de Thorbeckezone in de Achtersluispolder in de periode 2025 – 2040.
- Het behoud van de (havengebonden) bedrijvigheid in het Nautisch Cluster van de Achtersluispolder.
- Een zorgvuldige afweging of, en zo ja wanneer, transformatie van het Sluiskwartier in de Achtersluispolder plaatsvindt. Waarbij het uitgangspunt is dat transformatie van deze gebieden niet ten koste mag gaan van het economisch functioneren van de haven en dat de gezonde leefomgeving gegarandeerd is.
- Een zorgvuldige afweging of, en zo ja wanneer, transformatie van de zuidelijke terreinen van de Achtersluispolder aan de orde zijn. Waarbij het voor de provincie geen vanzelfsprekendheid is dat dit gebied überhaupt getransformeerd wordt en als dat al het geval is, dit op de lange termijn plaatsvindt.
- Een zorgvuldige afweging over de beoogde woningbouwlocaties op het Hembrugterrein. Waarbij de provincie pleit voor een terughoudende opstelling ten aanzien van de ontwikkeling van de zuidelijke terreinen van het Hembrugterrein.

⁶⁹ Het huidige kader is vastgesteld in de Gebiedsvisie Externe Veiligheid Westpoort uit 2009. Port of Amsterdam is bezig met het herijken van het externe veiligheidsbeleid.

Plangebied Achtersluispolder⁷⁰

De havens van Zaanstad zullen geen grote rol spelen in de energietransitie door bijvoorbeeld productie van duurzame brandstoffen. Wel kan nog veel worden gewonnen door de bestaande bedrijvigheid circulair te maken. In de logistiek en distributie van voedsel, bouwproducten en staalproducten liggen er kansen in het verduurzamen van het transport, de modal shift van weg naar water en voor opslag en distributie van grondstoffen (grondstoffenrotonde). Ook zijn er kansen voor het verduurzamen van bestaande energienetwerken. Binnen de regio Zaanstad wordt een gasgestookt hoge temperatuur industrieel warmtenet geëxploiteerd. Een stoomnet zou dit mogelijk gedeeltelijk kunnen vervangen. De provincie spant zich in voor:

- Het opnemen van bovenstaande projecten in de Cluster Energie Strategie NZKG. En in het verlengde daarvan de realisatie van een duurzame haven. Er dient ook in het verduurzamen van de scheepvaart en de aan de haven gerelateerde verkeersbewegingen geïnvesteerd te worden. Het aanbieden van walstroom en plaatsen waar voertuigen en schepen waterstof kunnen tanken is daarvoor essentieel.

4.4 DE IJMOND

IJmuiden

De haven van IJmuiden is een economisch gezonde haven. De clusters voedsel (vis) en leisure (ferry en cruisevaart) zijn sectoren die kunnen groeien binnen de beschikbare ruimte in de haven. De grootste uitdaging is het vinden van ruimte voor de aanleg en onderhoud van windparken op zee. Om de ruimte ten behoeve van de Energietransitie in en om de haven van IJmuiden te vergroten zet de provincie daarom in op:

- De aanleg van de Energiehaven ten behoeve van de assemblage van windmolens. In samenwerking met het Rijk, de gemeente Velsen, Port of Amsterdam, Zeehaven IJmuiden NV en Tata Steel wordt de voormalige Averijhaven geschikt gemaakt als industrieterrein. Hiermee kan een gebied van 15 tot 20 hectare inclusief kaderuimte worden ingericht voor de assemblage van windmolens. De provincie trekt het proces en doet een financiële bijdrage.
- Het vergroten van zee-kaderuimte. Op dit moment beschikt de Grote Houtkade in Velsen over kades geschikt voor de binnenvaart. Het geschikt maken van de Grote Hout als zeekade kan relatief eenvoudig worden gerealiseerd en biedt ruimte voor de groeiende vraag naar zee-kaderuimte kort achter de sluisen.

⁷⁰ Principenota Ontwikkelstrategie Achtersluispolder en Thorbeckezone, Gemeente Zaanstad 2021

De provincie acht dit wenselijk mits dit geen negatieve consequenties heeft voor de leefomgeving.

- Het vergroten van de overige kaderuimte. Er is optimalisatie mogelijk in het benutten van kaderuimte in de haven van Beverwijk (zie ook paragraaf Beverwijk hieronder)
- Het beter benutten van bestaande ruimte in de haven van IJmuiden ten behoeve van havengebonden bedrijvigheid. Bestaande kavels in de Vissershaven en Haringhaven worden niet optimaal benut. Op dit moment is een aantal aan de kade gelegen kavels in gebruik door niet havengebonden bedrijvigheid. De provincie dringt er op aan dat deze kavels bij een eventueel vertrek van deze bedrijven geschikt gemaakt voor havengebonden activiteiten. De provincie onderzoekt of het mogelijk is hier een financieringsinstrument voor in te richten.
- Een duurzame zeehaven. Naast de aanleg van windparken op zee dient ook in het verduurzamen van de scheepvaart en de aan de haven gerelateerde verkeersbewegingen geïnvesteerd te worden. Het aanbieden van walstroom en plaatsen waar voertuigen en schepen waterstof kunnen tanken is daarvoor essentieel.

Beverwijk

De haven van Beverwijk functioneert op dit moment niet optimaal. Een deel van kadegebonden kavels is in gebruik door bedrijven die geen gebruik maken van de haven. Ook is sprake van achterstallig onderhoud aan de kades waardoor niet de gehele kadelenkte gebruikt kan worden. Het renoveren van deze kades is in potentie rendabel. Door de gemeente Beverwijk is echter een ambitieus plan ontwikkeld voor de Spoorzone in Beverwijk waarbij de wens is uitgesproken ook een deel van de haven te transformeren naar woonwerkgebied.

De provincie Noord-Holland ondersteunt de ambities om woningbouw te realiseren in de Spoorzone maar vraagt aandacht voor een gezonde leefomgeving ter plaatse van de transformatielocaties en het borgen van de continuïteit in de bedrijfsvoering van de haven. Woningbouw in de haven of in de directe nabijheid van de haven wordt niet wenselijk geacht. Door de aanwezige bedrijven in hogere milieucategorieën en de complexe verkeerssituatie in het gebied zal dan immers geen sprake zijn van een gezonde leefomgeving. Daarnaast zou deze ontwikkeling betekenen dat er kaderuimte wordt onttrokken aan een gebied waar de kaderuimte schaars is. Tot slot zou het de bedrijfsvoering van reeds actieve bedrijven onder druk zetten en de (milieu)ruimte voor mogelijk nieuwe ontwikkelingen in de energietransitie beperken. In de Spoorzone dient per deelgebied zorgvuldig te worden afgewogen welk gebied op welk moment getransformeerd kan worden. Deze afweging wordt als het aan de provincie ligt gemaakt in het kader van NOVEX-NZKG. Daarbij hanteert de provincie Noord-Holland het volgende vertrekpunt:

- Het behoud van de (havengebonden) bedrijvigheid in en rond de haven van Beverwijk. De provincie wil samen met de gemeente Beverwijk bekijken op welke wijze de bestaande havenfunctie behouden en versterkt kan worden. Daarbij heeft het verhelpen van het achterstallig onderhoud aan de kades de prioriteit en ziet de provincie ook kansen in het intensiveren van de samenwerking tussen de haven van Beverwijk met de Zeehaven IJmuiden NV. De provincie blijft de haven van Beverwijk en de directe omgeving daarom aanmerken als Industrierrein van Provinciaal Belang in de Omgevingsverordening.
- Ten aanzien van het project Spoorzone een zorgvuldige afweging onder welke condities, en zo ja wanneer, transformatie van (delen van) de deelgebieden Parallelweg en het Bazaarterrein mogelijk zijn. Waarbij het uitgangspunt is dat transformatie van deze gebieden niet ten koste mag gaan van het economisch functioneren van de haven en dat de gezonde leefomgeving gegarandeerd is.



Plandelen Spoorzone Beverwijk.⁷¹

⁷¹ Verkenning Spoorzone Beverwijk, Gemeente Beverwijk 2020

- De aan de Parallelweg gelegen gebieden binnen de Kop van de Haven doorontwikkeld worden in samenhang met de planvorming rondom de Parallelweg. Waarbij een eventuele transformatie van de Kop van de Haven naar woningbouw voor de provincie geen vanzelfsprekendheid is en als dat al het geval is, dit op de lange termijn plaatsvindt.
- Positieve houding ten aanzien van transformatie van de deelgebieden Stationsgebied en Beverwijk Noord-Oost. Actieve ondersteuning middels het programma OV-Knooppunten.
- In het kader van NOVEX-NZKG breder dan alleen de Spoorzone onderzoeken welke woningbouw mogelijk en wenselijk is in Beverwijk.

4.5 DEN HELDER

De in de Omgevingsvisie NH2050 geformuleerde ambitie, om de positie van Den Helder als sterke kern in de regio Noord-Holland Noord te bestendigen en uit te bouwen, staat centraal bij de provinciale inzet in de haven van Den Helder. Van oudsher speelt de aanwezigheid van de Koninklijke Marine hierin een belangrijke rol en dat zal ook in de nabije toekomst zo zijn. Voor een toekomstbestendige economische ontwikkeling is het echter belangrijk dat het economisch profiel breder is. Dit is ook één van de belangrijkste opgaven in de door de gezamenlijke partijen opgestelde visie Maritiem Cluster Den Helder/Kop van Noord-Holland. En er zijn ook volop kansen. De ruimtelijke afwegingen welke functie aan welke locatie wordt gekoppeld, wordt gemaakt in het kader van het vervolg van dit traject. Daarbij hanteert de provincie Noord-Holland het volgende vertrekpunt:

- Het versterken van het offshore cluster gericht op beheer en onderhoud van windparken op zee. Dit is essentieel voor zowel het realiseren van de energietransitie als voor het versterken van de regionale economie. Daarvoor dienen op korte termijn meer kaderuimte en meer kadegebonden kavels in de kernzone van het Maritiem Cluster te worden gerealiseerd. Het verplaatsen van de Moormanbrug en het intensiever benutten van de bestaande ruimte op het Nieuwe Diep bieden hiervoor de beste kansen, zeker als hier ook de ruimtebehoefte en het ruimteaanbod van de Koninklijke Marine bij worden betrokken. De provincie onderzoekt samen met de andere partijen op welke wijze dit bekostigd kan worden. Het betekent ook dat andersoortige grootschalige ontwikkelingen – ook op het vlak van de energietransitie – niet plaats kunnen vinden in de kernzone.



Lange Termijn Perspectief Ontwikkeling Maritiem Cluster Den Helder.⁷²

⁷² Maritiem Cluster Den Helder, Provincie Noord-Holland, Koninklijke Marine en Gemeente Den Helder 2022

- Het versterken van het scheepsonderhoud cluster. Op dit moment is er een scheiding tussen het scheepsonderhoud van de Koninklijke Marine en het scheepsonderhoud in de civiele haven. Er is een efficiëntieslag te behalen in personeel, ruimte en kritieke massa door het onderhoud van marineschepen en van civiele schepen te bundelen.
- De ontwikkeling van de Kop van Noord-Holland als draaischijf in het energielandschap. Daartoe het versterken van het energie cluster in Den Helder inclusief een doorontwikkeling naar waterstof. Ter plaatse van de NAM locatie op de Oostoever komt op dit moment het grootste deel van het op de Noordzee gewonnen gas aan land. Deze zelfde infrastructuur kan geschikt worden gemaakt om op zee geproduceerde waterstof aan land te brengen en aan te sluiten op het landelijke waterstofnetwerk. Daarnaast moet in de Kop van Noord-Holland ook een aanlanding worden gerealiseerd van op zee opgewekte elektriciteit.
- Een duurzame zeehaven. Naast de aanleg van windparken op zee dient ook in het verduurzamen van de scheepvaart en de aan de haven gerelateerde verkeersbewegingen geïnvesteerd te worden. Het aanbieden van walstroom en faciliteiten voor voertuigen en schepen om waterstof te tanken zijn daarvoor essentieel.
- Het inzetten van Kooypunt en Kooyhaven ten behoeve van de regionale (haven)economie. Dit gebied biedt kansen als overlooptgebied voor bedrijven die binnen de Metropoolregio Amsterdam naar ruimte zoeken. Ook een logistieke functie is, met het oog op het ontvlechten van de verkeersstromen in Den Helder, voor de hand liggend. Tot slot is dit gebied in beeld om functies te huisvesten die de energietransitie ten goede komen.
- Een betere bereikbaarheid. De provincie heeft reeds een aantal maatregelen genomen om het bestaande wegennet beter te benutten en de doorstroming te bevorderen. Daarnaast wordt vanuit het provinciale programma OV Knooppunten ingezet op het aantrekkelijker maken van het openbaar vervoer en het langzaam verkeer zodat minder mensen voor de auto kiezen. Tot slot wordt ingezet op het ontvlechten van de logistieke stromen gerelateerd aan de haven en de andere verkeersstromen. Daarvoor zijn, naast een logistieke- en mobiliteitshub ter plaatse van Kooypunt, nieuwe bruggen tussen de N250 en de haven nodig.
- Een gezond havenbedrijf. Port of Den Helder heeft een naar verhouding groot takenpakket in het beheer- en onderhoud van openbare ruimte. De gemeente Den Helder en Port of Den Helder zijn in gesprek om dit punt te adresseren. Daarnaast roept de provincie op strategische gelegen gronden in de haven van Den Helder en op de omliggende bedrijventerreinen, zoals Kooypunt, niet te verkopen maar bijvoorbeeld in erfpacht uit te geven. Hiermee wordt niet alleen een continue stroom van inkomsten gegenereerd, ook is flexibiliteit noodzakelijk om gewenste toekomstige bestemmingen te kunnen realiseren.

DE BELEIDSCONTEXT

Het Noorzeekanaalgebied kent een lange historie van gezamenlijke planvorming. Rijk en regio hebben reeds in 2013 in de Visie Noordzeekanaalgebied 2040 keuzes gemaakt voor de ontwikkeling van dit gebied. In aanvulling hierop zijn in de loop der jaren in diverse samenwerkingsverbanden aanvullende afspraken gemaakt die bijvoorbeeld zijn vastgelegd in de Cluster Energie Strategie en de Verstedelijkingsconcept 2050 van de Metropoolregio Amsterdam. Op dit moment vindt voor het Noordzeekanaalgebied nadere ruimtelijke uitwerking plaats in het kader van de Nationale Omgevingsvisie (NOVI). Den Helder kent een minder lange geschiedenis van gezamenlijke planvorming maar inmiddels is ook daar de samenwerking met de Ontwikkeling Maritiem Cluster en de Regiodeal Maritiem Cluster Kop van Noord-Holland in volle gang.

Daarnaast liggen er documenten van individuele partijen zoals de Omgevingsvisie NH2050 van de provincie Noord-Holland, de Havennota 2020-2030 van het Rijk, de Gemeentelijke Visie Haven 2020-2040 van de gemeente Amsterdam en het Strategiedocument van Port of Amsterdam. Het gaat te ver om alle documenten die betrekking hebben op de zeehavens hier aan te halen. Wel wordt stil gestaan bij een aantal hoofdlijnen uit de in de samenwerkingsverbanden vastgestelde documenten alsmede de relevante beleidsdocumenten van de provincie Noord-Holland.

Omgevingsvisie NH2050

Noord-Holland heeft een relatief hoog welvaarts- en welzijnsniveau. Om dit in de toekomst vast te kunnen houden, richt de provincie zich op een goede balans tussen economische groei en leefbaarheid. “Een economisch vitale provincie draagt bij aan het welzijn, en een leefbare provincie draagt bij aan economische vitaliteit. We staan voor een gezonde en veilige leefomgeving, goed voor mens, plant en dier, en daarmee ook goed voor het economisch vestigingsklimaat binnen de provincie. Dit evenwicht staat ten dienste van duurzame ontwikkeling: toekomstige generaties moeten ook profiteren van de keuzes die wij maken.” In de Omgevingsvisie NH2050 van de Provincie Noord-Holland zijn negen ambities geformuleerd waarmee dat bewerkstelligd kan worden.

- Gezonde en veilige leefomgeving in de hele provincie
- Vergroten biodiversiteit: natuurinclusief ontwikkelen
- Duurzame en vernieuwende economie
- Toekomstbestendige landbouw
- Klimaatadaptatie: klimaatbestendig en waterrobuust
- Ruimte voor de Energietransitie: klimaatneutraal in 2050
- Ontwikkeling van stad en land. Inclusief wonen en duurzame mobiliteit.
- Metropoolregio Amsterdam: dynamiek in balans. Ruimte voor economie met behoud van landschap en cultuurhistorie.
- Noord-Holland Noord: ontwikkeling unieke kracht en kwaliteit

Deze ambities zijn uitgewerkt in 5 samenhangende bewegingen:

- Dynamisch schiereiland. Waarin het benutten van de unieke ligging van Noord-Holland, te midden van water, leidend is.
- Metropool in ontwikkeling. Hierin wordt beschreven hoe de Metropoolregio Amsterdam steeds meer als één stad functioneert.
- Sterke kernen, sterke regio's, gaat over de ontwikkeling van centrumgemeenten die de gehele regio waarin ze liggen vitaal houden.
- Nieuwe energie, benut de economische kansen van de energietransitie.
- Natuurlijk en vitaal landelijke omgeving, waarin het ontwikkelen van natuurwaarden en een

BIJLAGE

economisch duurzame agrarische sector centraal staat.

Het Noordzeekanaalgebied en de haven van Den Helder zijn essentieel voor het verwezenlijken van de geformuleerde ambities en bewegingen. Ze worden in deze Havennota dan ook als leidraad gebruikt om de opgaven te schetsen waar de havengebieden in de provincie voor staan.

Tot slot wordt in de Omgevingsvisie NH2050 herbevestigd dat ten aanzien van de ontwikkelingen van woningbouw rondom het Noordzeekanaalgebied onverkort wordt vastgehouden aan de afspraken die Provinciale Staten en de vijf betrokken gemeenteraden hebben gemaakt bij de vaststelling van de Visie Noordzeekanaalgebied 2040:

- Eerst intensiveren van het huidige bestaande havenareaal gericht op een overslaggroei tot 125 miljoen ton. Eerst intensiveren van wonen en werken in de bestaande stad. Pas na intensivering van bestaand havenareaal wordt aanspraak gemaakt op havenuitbreiding in andere (groen)gebieden. Uitgangspunt is een duurzame economische groei, waarbij (in de havens) transities mogelijk gemaakt worden gericht op duurzame energie.
- Transformatie van havenareaal naar gemengd woonwerkgebied op de in de visie aangeven locaties op termijn mogelijk te maken. Hierbij wordt uitgegaan van een geleidelijke ontwikkeling, passend bij de ontwikkelingen in de economie, woningmarkt en de bedrijven die het aangaat.
- Voldoende vervangende nautische en kaderuimte
- Voldoende alternatieve vestigingsmogelijkheid voor bestaande en nieuwe bedrijvigheid die niet gemengd kan worden met wonen.
- Milieuruimte van bedrijvigheid aan westkant A10 is maatgevend voor ontwikkelingen aan oostkant A10.
- Acceptatie van NZKG als langjarig bestemd gebied voor energietransitie en circulaire economie, food-industrie en logistiek, en daarmee acceptatie van de urgentie van een dergelijk complex voor het kunnen functioneren van de metropool.
- De Houtrakpolder geldt als strategische reservering conform de condities uit de Visie Noordzeekanaalgebied.
- Voldoende ruimte voor op- en overslag voor stadsdistributie en circulaire economie.
- Acceptatie van noodzaak ontwikkeling gemengd stedelijke gebieden.
- Ruimtereserveringen in NZKG voor energie-infrastructuur en circulaire economie.
- Voldoende tijd nemen om bovenstaande randvoorwaarden en kritische succesfactoren in gezamenlijkheid met partners uit te werken.
- Lage parkeernorm Haven-Stad vraagt om voldoende alternatieve ontsluiting.
- Voldoende aansluiting en oplossing voor doorstroming verkeer op de A10.

Visie Noordzeekanaalgebied 2040

In 2013 is de Visie Noordzeekanaalgebied 2040 opgesteld door het Rijk, de provincie Noord-Holland en de gemeenten Haarlemmerliede en Spaarnwoude, Amsterdam, Beverwijk, Velsen en Zaanstad. In deze visie staat weergegeven hoe de samenwerkende overheden aankijken tegen de doorontwikkeling van de haven economie, woningbouw in het Noordzeekanaalgebied, landschap, milieu en bereikbaarheid. Het document wordt nog altijd gebruikt als basis voor de samenwerking binnen het Bestuursplatform NZKG. Er zijn in de loop der tijd echter opgaven bijgekomen die een groot (ruimtelijk) effect hebben op het Noordzeekanaalgebied maar die niet of nauwelijks aan bod komen in de visie. Meest in het oog springend zijn zaken als energietransitie, circulaire economie en klimaatadaptatie. Daarnaast neemt de druk om versneld woningen te ontwikkelen in het Noordzeekanaalgebied toe. Zo'n 10 jaar na vaststelling is de visie (op onderdelen) aan actualisatie toe. Dit wordt vormgegeven binnen de NOVEX-gebiedsaanpak Noordzeekanaalgebied (zie onder). Zodat er ook de komende 10 jaar weer een stevige inhoudelijke basis ligt voor de samenwerking.

Verstedelijkingsconcept 2050 van de Metropoolregio Amsterdam

In het Verstedelijkingsconcept 2050 van Metropoolregio Amsterdam hebben het Rijk en de regionale overheden binnen de Metropoolregio gezamenlijk de visie voor de middellange en lange termijn verwoord. Op acht punten hebben Rijk en regio een keuze gemaakt die duidelijkheid geeft over de te volgen koers in het Noordzeekanaalgebied:

- Verduurzaming (waaronder Tata Steel).
- Aansluiten op waterstofbackbone en overige in het CES-traject besloten onderdelen.
- Ontwikkeling van transformatiegebieden onder de voorwaarden van de Visie NZKG 2040.
- Het niet inzetten van de Wijkmeerpolder voor droge bedrijventerreinen inclusief de acceptatie consequentie dat ruimte voor uitbreiding zal moeten worden gezocht op andere locaties.
- Verbeteren gezondheid en leefkwaliteit als randvoorwaarde voor toekomstige ontwikkelingen.
- Borgen en ontwikkelen natuur- en recreatiegebieden.
- Identificeren van een zoekgebied voor tijdelijke piekwaterberging.
- Behoud van de status van Unesco-werelderfgoed voor de Stelling van Amsterdam als randvoorwaarde voor toekomstige ontwikkelingen.

Ook is een zestal vraagstukken geagendeerd om nader uit te werken als onderdeel van de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) in de gebiedsaanpak Noordzeekanaalgebied.

Nationale Omgevingsvisie: Gebiedsgerichte uitwerking Noordzeekanaalgebied

In de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) worden vier urgente maatschappelijke opgaven geprioriteerd die lokaal, regionaal, nationaal en internationaal spelen. Deze prioriteiten zijn:

- Ruimte voor klimaatadaptatie en energietransitie
- Duurzaam economisch groeiperspectief
- Sterke en gezonde steden en regio's
- Toekomstbestendige ontwikkeling van het landelijk gebied.

In aanvulling op de NOVI is in 2022 het programma Nationale Omgevingsvisie Extra gestart. Binnen de NOVEX is het Noordzeekanaalgebied aangewezen als gebied voor een gebiedsgerichte aanpak omdat deze prioriteiten hier samenkomen. De opgaven vragen om ruimtelijke inpassing en een gedragen samenhangende ruimtelijke strategie voor de lange termijn. Voor een deel zijn deze reeds geadresseerd in het Verstedelijkingsconcept 2050 van de Metropoolregio Amsterdam. Maar vanuit de Verstedelijkingsstrategie is ook een zestal vraagstukken geagendeerd om nader uit te werken in de gebiedsaanpak Noordzeekanaalgebied.

- Transitie haven naar hub voor duurzame brandstof en goederenstromen
- Ruimte voor circulaire economie
- Ruimte voor bedrijventerreinen
- Uitwerking strategische reservering Houtrakpolder
- Verbeteren van de gezondheid en de leefkwaliteit, met name in de IJmond
- Locatiekeuze, omvang en inrichting van de tijdelijke piekwaterberging in/bij het Oer-IJ

De NOVEX gebiedsaanpak NZKG is een traject waarin Rijk en lokale overheden – verenigd in het Bestuursplatform NZKG - en in afstemming met andere gemeenten binnen de Metropoolregio Amsterdam, een gezamenlijk en gedragen ruimtelijke strategie ontwikkelen voor het NZKG voor de langere termijn (2030 – 2050). De inhoudelijke resultaten worden in 2023 verwacht. Dit leidt in de loop van 2023 tot een programmering en een aantal Uitvoeringsafspraken.

Ontwikkeling Maritiem Cluster Den Helder en Regiodeal Maritiem Cluster Kop van Noord-Holland

In het samenwerkingsverband Ontwikkeling Maritiem Cluster wordt gewerkt aan de economische ontwikkeling van de haven van Den Helder. Waarbij de ontwikkelingen bij de Koninklijke Marine, waterveiligheid, bereikbaarheid en energietransitie centraal staan. In een korte termijn schets wordt een serie concrete projecten gedefinieerd. Ook wordt gewerkt aan een overkoepelende lange termijn visie. Daarnaast wordt in het kader van de Regiodeal Maritiem Cluster Kop van Noord-Holland gewerkt aan een bredere welvaart, waarbij ook de haven van Den Helder een rol speelt. Programmalijnen die daaronder vallen zijn energie/waterstof, maritieme innovaties en human capital.

Havennota Rijk

In de Havennota 2020-2030 van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat staat de visie van het Rijk geformuleerd op de (gewenste) ontwikkelingen van de Nederlandse zee- en binnenhavens. De overheid en de havens hebben de gezamenlijke ambitie geformuleerd er voor te 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. Door het Rijk worden vijf havens van nationaal belang onderscheiden, waaronder het Noordzeekanaalgebied. De haven van Den Helder wordt als belangrijke haven gezien in relatie tot de energietransitie.

Door het Rijk wordt een aantal ontwikkelingen onderscheiden die van grote invloed zullen zijn op de haven(bedrijven). Dit zijn de verdergaande digitalisering (voor onder meer een hogere efficiëntie in logistiek), het ruimte bieden aan de energietransitie, het omgaan met piekwaterberging en zeespiegelstijging, het faciliteren van circulaire economie en schaalvergroting en de verschuiving van het geopolitieke economische zwaartepunt naar Azië. Voor het behoud van de internationale concurrentiepositie van de Nederlandse zeehavens wordt samenwerking cruciaal geacht. Ook maatschappelijk is dit wenselijk omdat het leidt tot minder ruimtebeslag en een optimale benutting van infrastructurele capaciteit en publieke middelen. Het Rijk spreekt uit dat zeehavens meer en vaker joint ventures aan moeten gaan om voor gezamenlijke rekening en risico projecten tot ontwikkeling brengen.

Naast samenwerking identificeert het Rijk acht thema's waar de komende jaren op moet worden ingezet. Het borgen van de logistieke functie, veiligheid (externe veiligheid, cyberveiligheid en fysieke veiligheid), digitalisering, goed vestigingsklimaat, toegang tot internationale netwerken (transport, subsidies en samenwerking), verduurzaming, goede ruimtelijke afweging diverse functies, arbeidsmarkt (voldoende geschoold personeel).

BETROKKENEN

De volgende mensen zijn in het kader van opstellen van de Havennota geïnterviewd of hebben direct of indirect een bijdrage geleverd in sessies of besprekingen. Wij danken hen zeer voor de tijd die zij hiervoor vrij hebben gemaakt. Daarnaast danken wij Port of Amsterdam en Port of Den Helder voor het beschikbaar stellen van beeldmateriaal.

- | | |
|---------------------------------|-----------------------|
| • Alwin Westerbeek | Gemeente Zaanstad |
| • Annelies Soede | Gemeente Amsterdam |
| • Arnoud Verhage | ORAM |
| • Bregje van Beekvelt | Rijkswaterstaat WNN |
| • Chris Beumer | Rijkswaterstaat WNN |
| • Debby Kostandy | Gemeente Velsen |
| • Donald Voskuil | TATA Steel |
| • Felicia Breukink | Gemeente Den Helder |
| • Giulietta Cohen | ORAM |
| • Hans van Wijk | Gemeente Amsterdam |
| • Heike van der Krieke | Gemeente Amsterdam |
| • Jacoba Bolderheij | NV Port of Den Helder |
| • Jeroen Bakker | Ministerie van EZK |
| • Kees Noorman | ORAM |
| • Kees Turnhout | NV Port of Den Helder |
| • Mark Boerée | Gemeente Den Helder |
| • Merijn Vroonhof | Gemeente Amsterdam |
| • Peter Suasso de Lima de Prado | TATA Steel |
| • Peter van de Meerakker | Zeehaven IJmuiden NV |
| • Quirijn Teunissen | Port of Amsterdam |
| • Saskia Hoogstraten | Gemeente Amsterdam |
| • Suzanne Bleijenberg | Gemeente Zaanstad |
| • Thomas Hermans | Port of Amsterdam |
| • Wouter Hol | Gemeente Beverwijk |

BIJLAGE

Colofon

Uitgave

Provincie Noord-Holland
Postbus 123 | 2000 MD Haarlem
Tel.: 023 514 31 43 | Fax: 023 514 40 40
www.noord-holland.nl
post@noord-holland.nl

Eindredactie

Provincie Noord-Holland
Beleid | Integrale Opgaven en Transitie

Fotografie

Provincie Noord-Holland, Port of Amsterdam en Port of Den Helder

Grafische verzorging

Xerox® Mediaservices

Haarlem, oktober 2022

ZEEHAVENS