

Hoofdlijnen van de Visie Noordzeekanaalgebied 2040

De visie op het Noordzeekanaalgebied bestaat uit drie delen:

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

De *ambitie* is om met het Noordzeekanaalgebied (NZKG) een zo groot mogelijke bijdrage te leveren aan het verbeteren van de internationale concurrentiepositie van de Metropoolregio Amsterdam (MRA) en daarmee ook aan de regionale en nationale economie. Uit de ambitie komt een aantal opgaven tevoorschijn. Deze opgaven zijn soms strijdig met elkaar in de ruimte die ze vragen. De volgende opgaven worden gedefinieerd:

- Ruimte voor de economie/haven
- Ruimte voor gemengd stedelijke gebieden
- Ruimte voor natuur, landschap en recreatie
- Leefbaarheid en milieuruimte
- Bereikbaarheid

De overkoepelende opgave voor het gebied is om de functies die om ruimte vragen niet met de rug naar elkaar toe te laten staan, maar met elkaar te verbinden/verweven. De stad zoekt de haven op, de haven integreert voor een deel in de stad. Waarbij 'de stad' in eerste instantie voor de meer stedelijke economische activiteiten staat (o.a. dienstverlening, horeca en andere voorzieningen). Recreatie en groen duiken op in de haven.

De *visie* voor het gebied wordt integraal weergegeven in een kaart met het Visiebeeld 2040 die de mogelijke situatie anno 2040 geeft.

Hieraan wordt verdere detaillering gegeven via aparte kaartbeelden voor:

- Haven en industrie

Uitgangspunt is een duurzame economische groei, waarbij (in de havens) transities mogelijk gemaakt worden in de richting van duurzame energieproductie en energiediensten.

Voor de havens langs het Noordzeekanaal is de doelstelling vastgelegd dat de overslag mag stijgen tot 125 miljoen ton (achter de sluis) op bestaand gebied. Er wordt gekozen om eerst te intensiveren op het huidige havenareaal, om ruimte te geven aan activiteiten die een toegevoegde waarde voor de regio hebben. Als al het bestaande havengebied is gebruikt, is het noordelijk deel van de Houtrakpolder gereserveerd om tijdig nieuw terrein beschikbaar te hebben. De argumenten voor de keuze van de Houtrakpolder als uitbreidingslocatie voor de haven boven andere opties worden gegeven in een apart kader.

De Zeehaven IJmuiden specialiseert zich verder in visserij, off shore en cruisevaart. Tata Steel blijft de ruimte houden die het nu heeft. De vergrote zeesluis garandeert een groeiomgankelijkheid naar een overslag van 125 miljoen ton. In opdracht van het ministerie van Infrastructuur en Milieu (IenM) voert Rijkswaterstaat het MIRT-project Averijhaven IJmuiden uit. De lichteractiviteit aan de palen in de vaargeul wordt volgens plan verplaatst naar de voormalige Averijhaven.

De Haven de Pijp en het omringende bedrijventerrein verbindt het Noordzeekanaal met het hart van Beverwijk. Essentiële bruikbare eigenschappen van dit terrein met zowel natte (havengebonden overslag) als droge (onder andere logistieke) bedrijfsfuncties zijn zowel de grote bereikbaarheid (A22 en A9) als de nabijheid van het centrum, de woonboulevard en de Bazaar.

De kanaalzone in Zaanstad is een aangesloten bedrijfengebied voor zowel natte als droge bedrijfsfuncties. Op Hoogtij kunnen zich ondernemingen in de zwaardere milieucategorieën vestigen, ook haven- en kadegebonden.

- (Hoog)stedelijke woonwerkmilieus

Op diverse plekken in de het NZKG ontstaan geleidelijk aan nieuwe centrum stedelijk woonwerkmilieus. De inzet is erop gericht om meer van dergelijke aantrekkelijke woonwerkmilieus toe te voegen, onder andere om

de benodigde beroepsbevolking, waaronder (internationale) kenniswerkers te kunnen herbergen en binden aan de regio. Op locaties in Beverwijk (De Pijp, ten westen van de A22), Zaanstad (Hembrugterrein, Achtersluispolder en Zaanoevers) en Amsterdam (Sloterdijk I, Sloterdijk II, Minervahaven, Hempoint) kan een geleidelijke transformatie van werk- naar gemengde woonwerkgebieden plaatsvinden. In eerste instantie zullen harde- of realiseerbare woningbouwplannen waarvan de milieubeperkingen nu al zijn opgeheven, uitgevoerd worden, zoals bijvoorbeeld de Houthavens, Overhoeks, Buiksloterham en NDSM op de IJ-oever. Tegelijkertijd wordt onderzocht waar het wenselijk is de milieucontouren zodanig aan te passen dat enerzijds (haven)bedrijven goed kunnen blijven functioneren en anderzijds wonen dichterbij de haven mogelijk wordt. In de Coen- en Vlohaven wordt niet actief getransformeerd. Op de lange termijn is het echter niet uitgesloten dat er woningen gebouwd zullen worden.

- Groen-recreatief landschap en natuur

Wanneer besloten wordt tot realisatie van een nieuw havenareaal in het noordelijk deel van de Houtrakpolder, zal compensatie moeten plaatsvinden voor het verlies van natuurwaarden. De cultuurhistorie van het gebied wordt beter zichtbaar gemaakt door het koppelen van recreatieve ontwikkelingen aan de verschillende cultuurhistorische elementen. Tevens worden historische structuren als de IJ dijken en de Stelling van Amsterdam dragers van een recreatieve doorlopende routing. Door de inzet op duidelijke entrees naar het groengebied en goede recreatieve verbindingen voor zowel fietsers, wandelaars als over water, krijgt het groengebied een grotere betekenis voor de bewoners van de regio en zijn stad en landschap goed met elkaar verbonden. De ontwikkelingen in het landschap komen overeen met de visies rondom het metropolitane landschap en de bufferzone Amsterdam – Haarlem.

- Bereikbaarheid

De weginfrastructuur in de regio is met de komst van de tweede Coentunnel en de Westrandweg in belangrijke mate aangevuld. Op basis van het MIRT-onderzoek Noordkant Amsterdam wordt bepaald wat nodig is om in de toekomst (tot 2030) een goede bereikbaarheid via een robuust wegennet te waarborgen. Een van de maatregelen is een mogelijke verbinding tussen de A8 en de A9. Te zijner tijd is een verkennende studie naar de bereikbaarheidsproblematiek en een goede ontsluiting van dit deel van het Noordzeekanaalgebied gewenst. Bij een mogelijke uitbreiding van de haven in een deel van de Houtrakpolder zal de N202 om moeten worden gelegd.

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

- Milieuhinder

De milieuwet- en regelgeving laat beleidsruimte om op een aantal plekken in het gebied meer hinder te accepteren dan tot op heden wordt gedaan. In het Noordzeekanaalgebied zal daar op een aantal plekken gebruik van worden gemaakt om ruimte te vinden voor functiemenging en bedrijfsontwikkeling. De milieusituatie is zodanig dat een groei van de haven op bestaand areaal (groei naar 125 miljoen ton) is gefaciliteerd. De geluidszone van Westpoort wordt aangepast, een nieuwe 50 dB(A) contour wordt vastgesteld en het bestaande haventerrein kan optimaal geïntensiveerd worden waarbij de beschikbare geluidruimte niet beperkend is. Alle gemeenten hanteren de 55 dB(A) contour als uitgangspunt tot waar woningbouw zonder meer mogelijk is, waardoor gewenste woningbouw op het noordelijk deel van Hemburgterrein, Achtersluispolder en deels op de Sloterdijken gerealiseerd kan worden. Nieuwe milieuhinderlijke bedrijven worden zoveel mogelijk centraal in de werkgebieden gesitueerd en wordt binnen werkgebieden gekeken hoe al aanwezige milieuhinderlijke bedrijven meer centraal in het gebied kunnen worden geconcentreerd. Daar waar mogelijk zal het rijk gemeenten bij hun stedelijke ontwikkeling de beleidsruimte geven om in havengebieden de zeehavengeluidsnorm te hanteren van 60 dB(A). Er komt op korte termijn een aanpassing van de geluidszonering Westpoort om zowel de beoogde groei van de haven als om verstedelijking mogelijk te maken zonder verplaatsing van havenbedrijvigheid. In de IJmond wordt geïnvesteerd in de leefbaarheid en wordt in het kader van de Milieudialoog naar een oplossing gezocht voor onder meer fijn stof en geluid, met behoud of uitbreiding van bedrijvigheid en/of overslag. Er komt een omgevingsprogramma met maatregelen voor het verkleinen van de fysieke impact van de haven en het vergroten van de leefbaarheid. Compensatie is nodig voor extra stikstofdepositie, om economische ontwikkelruimte mogelijk te maken. Dit kan door (technische) maatregelen die de negatieve effecten op de betreffende habitattypen verminderen of wegnemen in de gebieden (Programmatie Aanpak Stikstof) of door de aanleg van nieuwe natuurgebieden.

De *agenda voor de toekomst* geeft aan welke besluiten en afspraken er moeten/kunnen worden genomen, wat de samenhang tussen die besluiten en afspraken is en wanneer die besluiten opportuun zijn. In een tabel (zie pag. 48-49) wordt de volgtijdelijkheid en afhankelijkheid van acties en resultaten op grond van de Visie in beeld gebracht. Per deelgebied wordt de agenda uitgewerkt en wordt de onderlinge afhankelijkheid van besluiten en maatregelen verduidelijkt.