

SAMENVATTING werkatelier Visie NZKG deel 3, 19 maart 2013.

Leeswijzer voor dit verslag

De visie Noordzeekanaalgebied 2040 komt tot stand middels intensief overleg tussen de overheden, bedrijven en inwoners van de regio Noordzeekanaalgebied. De overheden zijn verenigd in de stuurgroep visie NZKG2040. Op verzoek van de stuurgroep voert de projectgroep visie NZKG 2040 intensief overleg met het bedrijfsleven, de maatschappelijke organisaties en de inwoners van de regio. De beelden, overwegingen en belangen die in al deze gesprekken naar voren komen, worden door de stuurgroep alle gewogen bij de tot stand koming van een gedragen visie NZKG 2040.

In voorliggend verslag leest u een samenvatting van de opmerkingen die zijn gemaakt tijdens de werkateliers. Deze ateliers staan open voor alle belangstellenden. Het verslag geeft alleen weer welke opmerkingen door de aanwezigen gemaakt zijn. De werkateliers zijn één van de sporen via welke de projectgroep inbreng uit de regio ophaalt. Het verslag van de werkateliers omvat dan ook niet een afgewogen oordeel over het regionale draagvlak van genoemde wensen en overwegingen. De verslagen van de werkateliers worden, net als de verslagen van de andere overlegsporen, gebruikt om de stuurgroep te informeren over de wensen en ideeën die leven bij alle belanghebbende partijen in het Noordzeekanaalgebied. Dat zal door de stuurgroep benut worden bij de definitieve besluitvorming over de visie NZKG 2040.

Het derde en laatste werkatelier voor de visie Noordzeekanaalgebied 2040 vond plaats op 19 maart. Niet meer zoals de vorige twee ateliers op twee locaties in het oosten en westen van het gebied. Maar nu op één datum, één locatie zodat alle aanwezigen met elkaar praten in plaats van over elkaar.

Tijdens dit derde en laatste werkatelier wordt besproken wat de consequenties zijn van de richting die de visie kan aangeven. De visie omvat drie hoofdkwaliteiten; steden, werken, landschap. De diversiteit van de regio is gebaseerd op die elementen en is tegelijk de basis voor de waarde van het gebied. Gegroeid moet er worden, meer ruimte voor werken, wonen en groen. Daarvoor is intensiveren nodig, op alle fronten; voor de haven, wonen en het groen. Intensivering van het groen kan inhouden een betere bereikbaarheid, meer oostwest verbindingen en voorzieningen. Voor het landschap kan gekozen worden om de stelling te benadrukken, ruimte voor intensieve recreatie aan de zuidkant van het kanaal (in Spaarnwoude), meer extensieve recreatie aan de noordkant. Aan die zijde kan het wellicht mogelijk zijn om productiegroonden te transformeren in natuur/recreatie gronden, met goede dwarsverbanden met meerdere in het middengebied, daarmee een ladder van oost-westverbindingen creërend.

Kiezen voor intensiveren van de stad betekent kiezen voor een hoogstedelijk woonwerkmilieu. Langs de waterkanten van het kanaal, de Zaan, het IJ op de as Zaanstad – Amsterdam moet ruimte gevonden worden en getransformeerd worden om dit te bereiken.

Het havengebied blijft economische waardevol. In geval van groei moet de ruimte eerst gezocht worden op het bestaand havenareaal. Als die ruimte op is kan, onder voorwaarden, een mogelijke uitbreiding richting de Houtrak plaats vinden. Dat impliceert dat de Wijkermeer niet meer gereserveerd blijft voor havenuitbreiding en er ook niet buitengaats gekeken zal worden. In de praktijk dus een beperkte reservering onder voorwaarden.

Voor de hele regio geldt dat er meer verbindingen nodig zijn. Momenteel wordt de verbinding A8-A9 onderzocht, en voor een goede ontsluiting zou ook gekeken moeten worden naar verbindingen over het kanaal heen in noord-zuid richting.

In zeven discussiegroepen rondom een kaart is gediscussieerd over de keuzes die voorliggen in de visie 2040. In deze samenvatting is per groep weergegeven wat de voornaamste standpunten waren. In het volledige verslag zijn alle opmerkingen themagewijs geclusterd.

Groep 1: 'Pleidooi voor De Houtrak polder'

De wens werd uitgesproken om geen milieucontouren op te rekken naar de Houtrak, en geen transformatie van de Houtrakpolder naar haven op termijn. Dat zou namelijk ontwikkelingen in Velsen en IJmuiden blokkeren. Er kan elders gezocht worden naar bedrijventerrein. Hoewel de regio wel een sterke stad als Amsterdam nodig heeft, mag dat niet betekenen dat Amsterdam ruimte elders mag claimen. Woonruimte kan gevonden worden door kantoren te transformeren naar woningen, zoals bijvoorbeeld in Sloterdijk.

Als algemeen advies werd gegeven: "Kijk naar voorbeelden van elders zoals Rotterdam en Hamburg". Er zijn vragen over de cijfers achter de scenario's, kloppen die wel? En er worden vragen gesteld of er geen uitbreidingsruimte voor de haven buitengaats gevonden kan worden, hetzij in het westen, hetzij in het oosten.

Groep 2: 'Lusten en lasten'

Verdeling lusten en lasten nu niet als eerlijk gevoeld. Het is niet eerlijk om ten behoeve van één gemeente, andere gemeenten laten 'lijden'. Er werd opgeroepen om meer samen te werken en af te stemmen. Samenwerking; "zorg dat belangen en partijen uitgebalanceerd raken, maak wel echte keuzes en blijf niet doorpolderen".

Intensiveren en innoveren in de haven wordt ondersteund. De wens voor ruimte voor leefbaarheid wordt uitgesproken. "Maar als je realistisch blijft, zal je toch altijd merken dat je in dit gebied woont; de kozijnen blijven zwart". De oproep werd gedaan om een echte keuze in de visie te maken, kies daarbij voor bedrijvigheid, koop inwoners uit, en geef daarmee ruimte aan industrie.

Op het onderwerp bereikbaarheid was er het advies om de mainport, seaport en greenport beter met elkaar te verbinden.

Een deel van de mensen was van mening dat wonen ook buiten het gebied gerealiseerd kan worden onder de voorwaarde dat het bereikbaar gemaakt wordt.

Als waarschuwing werd meegegeven om de ketens in de haven niet te doorbreken. Eén bedrijf er tussen uit halen kan grote effecten hebben op de andere bedrijven er om heen.

Het laatste advies ging over landschap en water; "Maak de landschappelijke lijn van de stelling robuuster en heb ook oog voor waterveiligheid". Voor dat laatste kan aangesloten worden bij het deltaprogramma, ook gezien de verzilting die consequenties heeft voor zoetwatervoorraad en landbouw.

Groep 3: 'Kanaalzone voor werken'

In deze groep werd de nadrukkelijke oproep gedaan om niet meer te kiezen voor wonen in de kanaalzone. Er is angst voor de druk naar het westen en de druk op het hele gebied. Wat maakt dit gebied interessant voor ondernemers, bewoners, recreanten? Het gebied heeft zo veel bijzondere kwaliteiten. Maar niet alles kan tegelijk. Ook vanuit ondernemers werd vastgesteld dat partijen samen met elkaar nauwgezet moeten specificeren waar ze heen willen, zowel wat betreft werken

als wonen. Groen in het Noordzeekanaalgebied is veel waard; geen metropool ter wereld heeft dit soort groen zo dicht bij.

Partijen moeten en willen elkaar ook opzoeken. De overtuiging is aanwezig bij iedereen dat er veel valt te innoveren en intensiveren. Creatief omgaan met regels en wetgeving kan ruimte opleveren, maar dit is niet de oplossing voor alles, ook niet wat betreft de haven.

Groep 4: 'Duurzame haven'

Gesignaleerd werd dat de richtingen voor ontwikkeling die op de kaart staan, vooral lijken te gaan in de richting van verplaatsing en uitbreiding havengebied. De vraag daarbij is of je niet moet zoeken naar verdichting en verduurzaming van het huidige areaal. Redeneer daarbij vanuit de kwaliteiten van het gebied, de openheid van het landschap, het groen en een bijzonder woon en leefklimaat. Daaromheen kunnen vervolgens andere functies gegroepeerd worden voor zover mogelijk. Bij verdere invulling van het gebied moet er gemonitord worden welke ontwikkelingen er zijn. De besluiten van de overheid moeten daarop gericht worden, zodat je kunt inspelen op veranderingen in de loop van de tijd.

Als het gebied Zaan IJ getransformeerd gaat worden is er het risico dat werkgelegenheid voor laagopgeleiden aangetast wordt. "Die groep wil je toch niet de economie uit drukken?"

Ruimte voor bedrijvigheid is van groot belang. Zal de haven door transformatie van werken naar wonen, zelfs met een uitbreiding in de Houtrak polder, niet te klein worden, met als gevolg minder ruimte voor werken.

Tot slot een advies om goed te kijken naar het profiel van de haven. Cruisevaart lijkt succesvol bijvoorbeeld. Vanuit de milieugrenzen en fijnstof-normen bij voorkeur geen kolen en olie meer, liever andere vormen van industrie zoeken.

In een aanvulling werd nog opgeroepen om geen onomkeerbare besluiten te nemen omdat de verre toekomst nooit exact te voorspellen is. En een pleidooi voor het mixen van functies, vergroten van recreatieve functie van de havens, zodanig dat die algemeen herkend en beleefd wordt.

Groep 5: 'Intensieve haven en een groene long'

Als voornaamste werd genoemd om eerst te intensiveren en daarna pas uit te breiden. Eerst bestaande gebieden goed gebruiken. Dit gebied met hoge dichtheid heeft een groene long nodig. Dat betekent voorlopig niet kiezen voor extra havengebieden. De verbindingen vanuit IJmuiden en Velsen naar zee zijn strijdig met Natura 2000. De nabijheid van Schiphol werd benoemd. De combinatie van natte haven en luchthaven kan benut worden voor het denken in werkgelegenheid. Schepen worden groter, daarom van belang om meer in relatie met Rotterdam te gaan werken, verdelen van soorten ladingen. Qua bereikbaarheid is A8A9 mooi maar niet genoeg; "Zorg aub voor behoud ferry Velsen naar Amsterdam, via Beverwijk!" Personenvervoer is even belangrijk als goederenvervoer.

De grote verstedelijkingspijl moet slimmer, minder havenfaciliteiten om zeep helpen, advies gegeven om om de Noorderijplas heen te plannen, naar de Sloterdijken, en niet de huidige ingetekende verbinding over de haven heen, dat wordt te lastig.

Groep 6: 'Behoud haven, behoud groen'

Een pleidooi gehouden voor het behoud van het groen in de Houtrak polder. De consequentie daarvan is het intensiveren van huidig areaal. Intern schuiven van activiteiten in de haven kan daarbij nodig zijn. Daarbij niet de haven verplaatsen en ook niet transformeren. Ruimte voor wonen kan eerder gezocht worden, bijvoorbeeld in de MRA of in IJmuiden.

Wat betreft de bereikbaarheid is geadviseerd een eventuele verbinding A8A9 goed in te passen in het UNESCO gebied. Kijk ook naar de spoorverbinding naar Haarlem, IJmondboog, een nieuwe route dus. Ook personenvervoer over water is nodig, meer massa maken hiervoor door verstedelijken van Zaan-IJ. Multimodaliteit genoemd, dat wil zeggen het koppelen van goederen en personen ook naar Schiphol, en meer watervervoer biedt kansen.

Groep 7: 'NZKG voor economie en groen'

Geadviseerd werd om de bijdrage van de bedrijventerreinen in werkgelegenheid en toegevoegde waarde te bekijken. Milieubelastende bedrijven kunnen geclusterd worden. In deze groep werd de prioriteit voor dit gebied gelegd de economie en het groen. Wonen zou ook buiten de kanaalzone kunnen, bijvoorbeeld ten noorden van het kanaal, als er maar goede verbindingen worden aangelegd.

De oproep werd gedaan om uit te leggen waarom uitbreiding naar de houtrak de voorkeur verdient boven een buitengaatse uitbreiding van de haven. En zo veel mogelijk overlast veroorzakende bedrijvigheid verplaatsen naar Rotterdam.

Afsluiting

De visie wordt voorgelegd aan de stuurgroep. Daar valt het besluit om de visie uiteindelijk al dan niet vrij te geven voor behandeling in de Colleges en Raden en Staten. Deze avond markeert dus de overgang naar een nieuwe fase. Na vrijgave van de visie is het debat aan de politiek, met als bedoeling om voor de zomer over de visie besloten te hebben.

Alle deelnemers aan de werkateliers zullen een bericht krijgen zodra de visie is vrijgegeven en gepubliceerd wordt.