

# **NOVI-Noordzeekanaalgebied**

## **Plan van Aanpak**



Maart 2021

## Inhoud

1. AANLEIDING.....	4
2. UITGANGSPUNT EN AMBITIE.....	6
3. KEUZES EN KANSEN .....	8
4. MEERWAARDE EN BEOOGD RESULTAAT.....	9
5. GEDEELD WAARDEKADER.....	10
6. FEITEN OP ORDE .....	12
6.1 Wat weten we al ? .....	12
6.2 Welke vragen zijn al in onderzoek opgenomen?.....	14
6.3 Welke vragen moeten nog beantwoord worden en hoe pakken we dit aan .....	15
7. SCHUURPUNTEN EN RUIMTELIJKE AFWEGINGEN.....	19
8. OPSTELLEN UITVOERINGSAGENDA .....	20
9. ORGANISATIE .....	21
10. OMGEVINGSMANAGEMENT .....	23
11. EXTERN ONDERZOEK .....	24
12. PLANNING .....	25
13. FINANCIËN .....	27

**Bijlage 1:** lijst met beleidsvisies, projecten, trajecten als bouwsteen voor NOVI-NZKG

**Bijlage 2:** De meest urgente opgaven en vraagstukken binnen NZKG die om rijk-regio inzet vragen volgens MRA-verstedelijkingsstrategie

**Bijlage 3:** 'wat weten we al'

## COLOFON

Dit Plan van Aanpak is tot stand gekomen in nauwe samenwerking met de regio en het rijk. Het projectbureau NZKG heeft de coördinatie en vormgeving verzorgd.

De samenwerkende partijen zijn:

- Gemeente Velsen
- Gemeente Beverwijk
- Gemeente Heemskerk
- Gemeente Zaanstad
- Gemeente Amsterdam
- Gemeente Haarlemmermeer
- Provincie Noord-Holland
- Ministerie van BZK
- Ministerie van EZK
- Ministerie van I&W
- Rijkswaterstaat WNN
- Zeehaven IJmuiden
- Port of Amsterdam

## 1. AANLEIDING

Het Noordzeekanaalgebied (NZKG) is een onderdeel van de Metropool Regio Amsterdam (MRA) en een veelzijdig gebied. Enerzijds heeft het een sterk industrieel en logistiek karakter, voortkomend uit de verbindingen met zee en de goede bereikbaarheid van het achterland, anderzijds wonen er ruim een miljoen inwoners en huisvest het grote Natura-2000 gebieden. Het Noordzeekanaal en het gemaal in IJmuiden zijn cruciaal voor een veilig waterpeilbeheer en het beheersen van de verzilting in de regio. Tegelijkertijd is het sluiscomplex IJmuiden onmisbaar voor de zeevaart en binnenvaart. Het NZKG kent binnen de MRA een unieke positie qua industrie, zeehaventerreinen en mogelijkheden voor de energietransitie en een circulaire economie. Het is het enige gebied in de MRA dat beschikt over zeehaventerreinen met zware industrie en bijbehorende milieucontouren<sup>1</sup>. Op dit moment verkeert het gebied in een impasse omdat de verschillende functies en ruimteclaims die we in de nabije toekomst willen realiseren niet met elkaar verenigbaar zijn waardoor er integrale keuzes nodig zijn. In een gebied waar veel ontwikkelingen plaats (zullen gaan) vinden -zoals de energietransitie, een circulaire economie, een havenindustriële complex én woningbouw met behoud van de leefbaarheid- komen veel belangen samen. Aangezien het gebied ook van groot nationaal belang is, heeft het Bestuursplatform NZKG het Rijk gevraagd haar te helpen om gezamenlijk de keuzes te maken. Het is immers van eminent belang dat zowel het Rijk als de regio dezelfde koers varen om zo de maximale toegevoegde waarde voor een ieder te behalen.

In de Nationale Omgevingsvisie (sept. 2020) heeft het Kabinet aangegeven samen met regio's te willen optrekken in gebieden waar grote en complexe opgaven spelen, die essentieel zijn voor Nederland en die vragen om een integrale aanpak. Dit wil het Kabinet doen via de zogeheten NOVI-gebieden. Diverse belangen komen in het NZKG bij elkaar. Het Rijk heeft in dit gebied een aantal concrete belangen, denk aan het terugverdienen van de investering in de zeesluis, het realiseren van de gewenste vergroening van de industrie, het handhaven van voldoende bedrijfsruimte voor de bedrijven en de woningbouwopgave. Die belangen zullen in balans moeten worden gebracht met de wensen van de regio. Dat vergt dat zowel het Rijk als de regio hun onderlinge agenda op één lijn brengen en intensief samenwerken.

Het Bestuursplatform NZKG heeft de mogelijkheid om samen met het Rijk invulling te geven aan de gezamenlijke opgaven met beide handen aangegrepen. Daarbij speelde de mogelijkheid om eventueel extra ruimte in regelgeving te krijgen ook een belangrijke rol, want hierdoor wordt het wellicht mogelijk om functies met elkaar te verenigen. Hiervoor moeten alle partijen wel bereid zijn om daadkrachtig keuzes in de regio te maken. Dat er keuzes gemaakt moeten worden is voor alle partijen duidelijk.

In dit Plan van Aanpak wordt aangegeven voor welke keuzes we staan en hoe we het traject naar de besluitvorming organiseren. Hierbij hanteren we het uitgangspunt uit de NOVI te weten:

*"NOVI-gebieden zijn instrumenten van NOVI, voortbouwend op bestaande interbestuurlijke samenwerkingstrajecten, waar overheden zich langjarig committeren en toewerken naar de gezamenlijke uitvoering van de verschillende opgaven. Er wordt ingezoomd op de concrete opgaven en verwezenlijking daarvan."*<sup>2</sup>

---

<sup>1</sup> Ook Almere heeft bedrijfsterreinen die geschikt zijn voor bedrijvigheid in hogere milieucategorieën; Lelystad beschikt over bedrijfsterreinen gelegen aan open vaarwater.

<sup>2</sup> Uitvoeringsagenda NOVI, pag. 33



Op basis van de propositie die het Bestuursplatform NZKG heeft gedaan is het Noordzeekanaalgebied in de Uitvoeringsagenda van de NOVI voorlopig aangewezen als één van deze gebieden.

Dit Plan van Aanpak is tot stand gekomen door een samenwerking van regio en het rijk. Naast alle deelnemende partijen van het Bestuursplatform, zijn ook de ministeries intensief betrokken geweest bij dit proces. Op 18 februari 2021 heeft het Bestuursplatform het Plan van Aanpak goedgekeurd<sup>3</sup>. Het plan dient als verdere uitwerking van de opgaven en maakt onderdeel uit van de besluitvorming over de definitieve aanwijzing.



*Luchtfoto van bedrijventerrein Westerspoor en Zuiderhout in Zaanstad. Foto: Bram van de Biezen.*

---

<sup>3</sup> De gemeente Beverwijk heeft zich vooralsnog onthouden van stemming omdat de gemeente eerst de resultaten van de MRA-Verstedelijkingsstrategie wil afwachten.

## 2. UITGANGSPUNT EN AMBITIE

In de visie NZKG 2040 is de volgende ambitie voor het gebied uitgesproken:

*“De ambitie is om met het 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.”<sup>4</sup>*

Deze ambitie is nog steeds het uitgangspunt.

Bij deze ambitie moeten nu ook de kansen op het gebied van de energietransitie en de circulaire economie worden verzilverd, rekening houdend met de kwaliteit van de leefomgeving.



Gebied van het NZKG (bron: Visie 2040 NZKG).

De focus van de uitwerking NOVI-NZKG ligt op het gebied van het NZKG zoals weergegeven in bovenstaand kaartbeeld. In relatie tot de vraagstukken die aan de orde komen, wordt waar mogelijk of nodig buiten dit gebied gekeken, bijvoorbeeld wanneer functies elders moeten of kunnen worden geaccommodeerd of wanneer opgaven een regio-overstijgende impact hebben.

Er liggen al meerdere visies, zoals de Visie NZKG 2040 en de Omgevingsvisie NH2050. Daarbij lopen al veel projecten en programma's die van invloed zijn op de toekomstige ontwikkelingen in het gebied. Zo wordt er door Rijk en regio gezamenlijk gewerkt aan de Verstedelijkingsstrategie MRA en het gebiedsgericht bereikbaarheidsprogramma MRA 'Samen Bouwen aan Bereikbaarheid'. Over het Meerjarenprogramma Infrastructuur Energie en Klimaat verscheen onlangs het Adviesrapport van de Taskforce Infrastructuur Klimaatpakket Industrie. Dit is slechts een klein deel van wat er momenteel allemaal wordt onderzocht en wordt voorbereid in het gebied. In bijlage 1 is een lijst van de belangrijkste beleidsplannen, projecten en programma's opgenomen.

Het is niet de bedoeling om de genomen besluiten en verworven inzichten ten aanzien van deze projecten over te doen of ter discussie te stellen. Het feitenmateriaal van bestaande plannen wordt ingebracht als bouwstenen bij de uitwerking van het NOVI-

<sup>4</sup> Visie NZKG 2040, pag. 10



NZKG. Voor de uitvoering is het van belang om trajecten te stroomlijnen en beleidsopties integraal af te stemmen.

De **ambitie** van de NOVI-NZKG is te komen tot een breed gedragen ruimtelijke gebiedsuitwerking, waar de opgaven in het gebied integraal zijn afgewogen en kansen optimaal worden benut. Hierbij wordt voortgebouwd op de MRA-Verstedelijkingsstrategie. Op basis van de gemaakte keuzes wordt gewerkt aan een gezamenlijke uitvoering.



*Luchtfoto van de Achtersluispolder en de Noorder IJplas in Zaanstad. Foto: Bram van de Biezen.*

### 3. KEUZES EN KANSEN

Het NZKG is een gebied waar veel functies bijeen komen, terwijl de ruimte schaars is en deze nu al intensief wordt gebruikt. Bepaalde functies vullen elkaar aan en kunnen elkaar versterken. Er zijn ook functies die moeilijk met elkaar te verenigen zijn waardoor spanningen ontstaan tussen verschillende belangen. Hierdoor kan de regio in haar ontwikkeling tot stilstand komen.

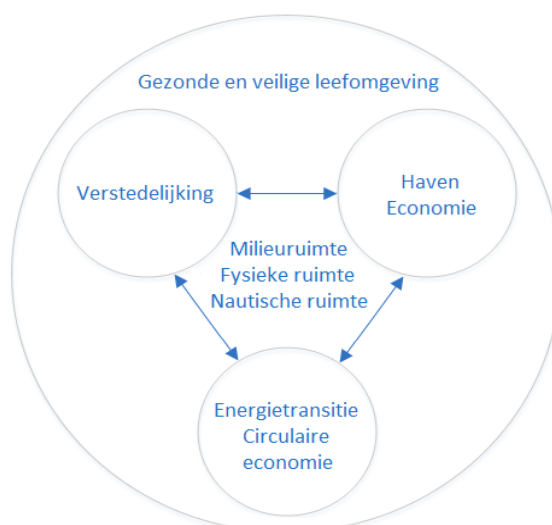
Naast belangrijke opgaven op het gebied van haven en havenlogistiek, industrie, wonen, bereikbaarheid, natuur- en recreatie en waterbeheer is het NZKG door het Rijk aangewezen als één van de zes Nederlandse industriecusters die een belangrijke rol spelen in de (inter-)nationale energietransitie en circulaire economie. Voor het NZKG geldt tevens dat zij ook de draaischijf voor de energietransitie is voor de MRA, vanwege de kansen voor aanlanding, opslag, doorvoer en verdeling van duurzame energie en de energie-infrastructuur die reeds aanwezig is.

Om al deze opgaven te verenigen, zullen integrale keuzes noodzakelijk zijn. De groei van de haven met bijbehorende ontwikkelingen op industrieel niveau en de groei van het stedelijk gebied in het NZKG staan voor één samenhangende en onlosmakelijke opgave, die optelt tot een gezamenlijke behoefte aan fysieke, nautische en milieu-ruimte. De schaarse ruimte moet optimaal en toekomstbestendig worden benut.

Belangrijk bij de integrale afweging is dat het naast de economische belangenafweging ook gaat om het creëren van een kwalitatief hoogwaardige leefomgeving, waar gezondheidsaspecten en veiligheid een grote rol spelen. Of zoals het is opgenomen als een van de prioriteiten uit de NOVI: "werken aan sterke en gezonde steden en regio's."

Al de ontwikkelingen met betrekking tot de energietransitie en circulaire economie creëren ook kansen voor innovatieve bedrijvigheid en werkgelegenheid. Ook deze kansen worden in het NOVI-NZKG meegenomen.

Onderstaand schema toont de drie belangrijke pijlers (kleine bollen) voor het NOVI-NZKG. Deze pijlers bevinden zich in het fysieke domein. Een randvoorwaarde is een gezonde en veilige leefomgeving.



In het gezamenlijke regio-rijk traject van het NOVI-NZKG worden de inhoudelijke vraagstukken onderzocht, dilemma's en kansen geanalyseerd.



## 4. MEERWAARDE EN BEOOGD RESULTAAT

Het **eindproduct** is een gezamenlijke gedragen ruimtelijke gebiedsuitwerking tot 2050. Het maakt inzichtelijk voor welke opgaven de regio staat en hoe en welke ruimtelijke keuzes er gemaakt worden, inclusief instrumentarium en uitvoeringsagenda.

De **meerwaarde** van het NOVI-NZKG is:

- Een actieve rol van alle actoren die betrokken zijn in het gebied om commitment te verkrijgen voor een gezamenlijke en kansrijke aanpak;
- Een breed gedragen ruimtelijke uitwerking van de opgaven waar het industriële en logistieke karakter, als ook leefbaarheids- en gezondheidsaspecten een prominente rol spelen, voortbouwend op de verstedelijkingsstrategie MRA en het gebiedsgerichte bereikbaarheidsprogramma MRA 'Samen Bouwen aan Bereikbaarheid';
- Een gedragen uitvoeringsstrategie met gezamenlijke verantwoordelijkheid;
- Het, waar zinvol, stroomlijnen en prioriteren van bestaande trajecten en projecten qua inhoud, financiering en fasering, door o.a. het toepassen van een innovatieve governance structuur;
- Het benutten van innovatieve kennis en bedrijvigheid;
- Het creëren van een breed maatschappelijke draagvlak voor de duurzame ontwikkeling van het gebied.
- Samenwerking met het Rijk in de vorm van gedeeld projectleiderschap, waarbij
  - A. het (inter-)nationale perspectief wordt toegevoegd,
  - B. rijksadviseurs kunnen worden ingezet,
  - C. level playing field met Rotterdam wordt bewaakt,
  - D. aansluiting bij BO MIRT en BO Leefomgeving wordt geborgd
  - E. de mogelijkheid bestaat om buiten bestaande kaders te denken en regelgeving aan te passen
  - F. cofinanciering kan plaatsvinden



Luchtfoto van het Westelijk Havengebied Amsterdam. Foto: Bram van de Biezen.

## 5. GEDEELD WAARDEKADER

Bij het maken van ruimtelijke afwegingen hanteren de samenwerkende partijen van het NOVI-NZKG de onderstaande procesmatige en inhoudelijke uitgangspunten. Deze uitgangspunten vormen het kader van gedeelde waarden die sturing geven aan de keuzes die in het NZKG moeten worden gemaakt. Hierbij beginnen we niet bij nul. In het kader van de MRA-Verstedelijkingsstrategie zijn al een aantal uitgangspunten vastgesteld in het BO-MIRT (20-11-2019). Hier sluit de NOVI-uitwerking op aan.

### *Procesmatig*

1. Relevante lopende trajecten en bestaande onderzoeken vormen de bouwstenen voor de NOVI-NZKG.
2. Bij de integrale afwegingen die in dit kader moeten worden gemaakt, zal zoveel mogelijk aangesloten worden bij de MRA-verstedelijkingsstrategie en de besluitvorming die in het kader hiervan nodig is in BO-MIRT en BO-leefomgeving.
3. In het licht van de Omgevingswet, zal er aandacht zijn voor het in een vroegtijdig stadium betrekken van de omgeving, in de vorm van Omgevingsmanagement.
4. De publieke partijen van het Bestuursplatform zullen samen met de rijkspartijen, zich inspannen om d.m.v. goed bestuurlijk samenspel tot keuzes te komen waarmee de gezamenlijke ambities van het NZKG zo optimaal mogelijk gediend worden, zonder dat het lokale belang uit het oog wordt verloren.
5. Private partijen worden betrokken bij de uitwerking bij deelonderwerpen als hun kennis, kunde en inzet nodig is.

### *Inhoudelijk*

6. In aansluiting op de Visie NZKG 2040, is de ambitie om met het NZKG een zo groot mogelijke bijdrage te leveren aan het verbeteren van de internationale concurrentiepositie van de MRA en daarmee ook aan de regionale en nationale economie, met nadruk op de industriële en logistieke functie van het havengebied.
7. Het Noordzeekanaalgebied vormt hét knooppunt voor duurzame energie in de MRA.
8. De Visie NZKG 2040 wordt onderschreven. Tegelijkertijd worden er mogelijke conflicten gesignaleerd bij de ruimtelijke uitwerking van de opgaven op het gebied van woningbouw, energietransitie, circulaire economie en haven economie. Dit wordt uitgewerkt in het NOVI-traject.
9. De beschikbare fysieke, milieu en nautische ruimte wordt zo optimaal mogelijk benut. Er wordt rekening gehouden met extra ruimte voor bedrijvigheid die nodig is voor de transformatie naar een klimaatadaptieve, energieneutrale en circulaire economie.
10. Er wordt spaarzaam met de ruimte die voorhanden is omgegaan. Functies die niet noodzakelijkerwijs binnen het NZKG gehuisvest hoeven te worden, proberen we daarbuiten te realiseren.
11. De partijen zijn bereid om keuzes en afspraken te maken in het kader van een gezamenlijk vestigingsbeleid.

12. De partijen dagen bedrijven uit om tot een zo schoon mogelijke productie te komen.
13. Bestaande en nieuw te ontwikkelen woon- en werklocaties worden zoveel mogelijk circulair en met nadruk op de toepassing van hoogwaardige materialen ontwikkeld.
14. Vraag (verbruik energie) en aanbod (opwekking duurzame energie) worden zo dicht mogelijk bij elkaar en passend bij eigenschappen en efficiëntie van het netwerk geacommodeerd. Daarbij houden we er rekening mee dat vanwege de energietransitie het elektriciteitsnetwerk versterkt moet worden en andere energienetwerken (warmte, waterstof) opgezet en/of uitgebreid moeten worden.
15. Leefbaarheids- en gezondheidsaspecten worden integraal bij de afwegingen betrokken, waarbij het uitgangspunt is: het optimaliseren van gezonde en veilige leefmilieus.
16. De partijen zetten zich in om ruimte te bieden voor maatregelen die in het kader van het klimaat adaptief waterbeheer nodig zijn, o.a. rond het Noordzeekanaal.
17. De ontwikkeling van stad en landschap is een samenhangende opgave. Onze inzet is landschap inclusieve ontwikkeling, waarbij we de functies en kwaliteiten van het landschap versterken. Het landschap vormt de contouren van de verstedelijking.
18. Om beleidskeuzes weloverwogen te maken, hanteert de NOVI (pagina 73) drie afwegingsprincipes die helpen bij het afwegen en prioriteren van de verschillende belangen en opgaven:
  - 1) Combinaties van functies gaan voor enkelvoudige functies;
  - 2) Kenmerken en identiteit van een gebied staan centraal;
  - 3) Afwentelen wordt voorkomen.
 Bij het maken van de beleidskeuzes zullen deze afwegingsprincipes worden betrokken.
19. Er wordt aandacht geschonken aan gedifferentieerde werkgelegenheid voor de beroepsbevolking in de MRA.
20. Gezien de ruimtedruk op het gebied zetten we in op experimenteerruimte, waarbij kritisch gekeken wordt naar bestaande wet- en regelgeving die innovatieve ontwikkelingen in de weg kunnen staan.

## 6. FEITEN OP ORDE

### 6.1 Wat weten we al ?

We stappen met dit NOVI-traject op een rijdende trein. Er is al veel onderzoek verricht en de uitkomsten van deze onderzoeken nemen we mee als bouwstenen. Tevens is er ook lopend onderzoek en er zijn onderzoekstrajecten aangekondigd. Al deze informatie is in de bijlage "wat weten we al?" samengevat met bronvermelding en aan dit Plan van Aanpak toegevoegd. Op basis van deze informatie bepalen we niet alleen welke vragen er nog beantwoord moeten worden, maar het geeft ook aan bij welke onderzoekstrajecten er aangesloten kan worden. Hieronder volgt een opsomming van de belangrijkste informatie. De bronnen staan vermeld in de bijlage.

- **Bedrijventerreinen NZKG**

In het NZKG is nog 369,7 hectare uitgeefbaar bedrijventerrein beschikbaar (peildatum januari 2019). Hiervan is 145,9 hectare (39 %) kadegebonden terrein. Er zijn 84.415 banen gesitueerd op de bedrijventerreinen van de gemeenten<sup>5</sup> langs het Noordzeekanaal. Hiervan is ongeveer 4 % direct havengerelateerd. De totale toegevoegde waarde bedroeg in 2019 9.4 miljard. De prognose van de uitbreidingsvraag voor kade- en havengebonden bedrijventerreinen tot 2040 is 189 hectare in een WLO nul-scenario, tot een vraag van 416 hectare in een WLO hoog-scenario.

- **Transformatiegebieden**

De sociaal economische betekenis van de transformatiegebieden (Haven-Stad, Hembrugterrein en Achtersluispolder) is aanzienlijk. Er werken (peildatum 2018) ruim 8900 personen. Door de grote spin-off in de regio zorgen deze terreinen ook voor een indirecte werkgelegenheid van ruim 10.000 banen. Er is berekend dat de vervangingsvraag van de Achtersluispolder 28-40 hectare bedraagt. De totale vervangingsvraag wordt, afhankelijk van het WLO groeiscenario, berekend van 87 tot 154 hectare.

Daar staat tegenover dat Haven-Stad na transformatie naar woonwerkmilieus naar verwachting ruimte biedt aan 45.000 tot 58.000 nieuwe arbeidsplaatsen.

- **Goederenvervoer in het NZKG**

Het NZKG is een internationale logistieke hub (spoor, weg, water, lucht) en is een belangrijke schakel in het vervoer naar het achterland. Het goederenvervoer van en naar het Noordzeekanaalgebied bedraagt in 2019 10% van het totale Nederlandse goederenvervoer (excl. maritiem vervoer). Van het totale maritieme vervoer ging in 2019 17% (104 mln ton) via het NZKG. Hiermee is het de vierde haven van Europa. Zelfs in het lage WLO groeiscenario is er een groei te verwachten van 15-35% tot 2050 ten opzicht van 2014.

- **Circulaire economie en energietransitie**

Er wordt gewerkt aan diverse projecten, waaronder Athos, Everest, H2ermes binnen het NZKG. De extra ruimtevraag tot 2040 ten aanzien van de energietransitie en circulaire

---

<sup>5</sup> Inclusief bedrijfsterreinen in Heemskerk



economie wordt, afhankelijk van de aannames, ingeschat van 168 tot 260 hectare in het ene onderzoek en 173 tot 194 hectare in het andere onderzoek.

- Wonen

In 2019 is de woningvoorraad in de gemeenten Amsterdam, Beverwijk, Velsen en Zaanstad toegenomen met 6841 woningen. De woningbehoefte in deze gemeenten is geprognosticeerd op 113.000 woningen voor de periode 2020-2040. De harde plancapaciteit voor deze periode is 58.300 woningen; de zachte plancapaciteit is 197.900 woningen. Om te voorzien in de toegenomen woningbehoefte binnen de MRA werken Rijk en regio samen om jaarlijks tot 2030 een productie van ten minste 17.500 woningen te kunnen realiseren.

- Klimaat adaptief waterbeheer

Er wordt samengewerkt om het watersysteem toekomstbestendig te maken door het vergroten van de robuustheid ervan, voor wat betreft wateroverlast, watertekort en het tegengaan van verzilting. Bij ruimtelijke inrichting zal het principe van "water stuurt" steeds meer toegepast gaan worden.

- Milieukwaliteit en gezondheidsaspecten

In het havengebied met haar vele industriële activiteiten staat een gezonde en veilige leefomgeving steeds onder de aandacht. Voor de aspecten geluid, externe veiligheid en luchtkwaliteit gelden wettelijke normen en zijn contouren of waarden in het gebied vastgesteld. Voor het aspect geur gelden richtwaarden. Er zijn diverse monitoringssystemen opgezet die de waarden in de gebieden meten om zo zicht te hebben in de feitelijke situatie. In het algemeen geldt dat een lichte verbetering van de luchtkwaliteit waarneembaar is en dat aan Europese normen wordt voldaan. Voor het NZKG zijn de prognoses ten aanzien van de verslechtering van de luchtkwaliteit voor 2020 en 2030 op bepaalde plaatsen een zorgpunt, evenals het vraagstuk van toelaten van woningbouw binnen het havenareaal, waarbij wettelijke normen of waarden mogelijk worden overtreden.

- Leefbaarheid

Leefbaarheid gaat over beleving en waardering van de gebruikers voor hun omgeving. Uit onderzoek blijkt dat 76% van de bewoners in het NZKG tevreden of zeer tevreden is met hun leefomgeving. Er wordt wel overlast ervaren, veroorzaakt door de nabijheid van industrie en bedrijven, maar andere factoren, zoals de kwaliteit van de woning of de sociale samenhang van de wijk blijken veel sterker samen te hangen met een positief of negatief oordeel.

- Landschap, natuur en recreatie, cultureel erfgoed

Het NZKG maakt onderdeel uit van het metropolitaans landschap, met grote diversiteit van ecologische, recreatieve en cultuurhistorische waarden. Het havengebied grenst onder andere aan de duinen en de binnenduinrand. Deze gebieden zijn aangewezen als Natura2000 gebieden en opgenomen in het Natuurnetwerk Nederland, die een eigen beschermingsregime hebben. Dit geldt ook voor een deel van de kleirijke polders (landschap van het Oer-IJ) ten noorden van het Noordzeekanaal. Er zijn andere gebieden grenzend aan het NZKG die aangewezen zijn als Bijzonder Provinciaal Landschap. Ruimtelijke ontwikkelingen, met uitzondering van nieuwe stedelijke ontwikkelingen, zijn pas toegestaan als de beschreven kernkwaliteiten van deze gebieden niet worden

aangetast. In het recreatiegebied Spaarnwoude ligt de Houtrakpolder, die in de Omgevingsvisie NH2050 en de Visie NZKG 2040 is opgenomen als een strategische reservering voor havenareaal. De verloren gegane natuur moet worden gecompenseerd.<sup>6</sup>

De Stelling van Amsterdam staat op de Unesco Werelderfgoedlijst en doorkruist het havengebied in noord-zuidelijke richting. Er geldt een eigen beschermingsregime. De provincie NH is verantwoordelijk voor een goed behoud en beheer van de objecten en het tussenliggend gebied.

- Stikstof

Sinds mei 2019 bestaat het landelijke Programma Aanpak Stikstof niet meer, waardoor de vergunningverlening op grond van de Wet natuurbescherming in het hele land op slot is gezet. Voor bedrijven in het NZKG betekent dit dat zonder "stikstofruimte" nieuwe activiteiten of vestigingen niet mogelijk zijn. Dit geldt ook voor de verduurzamingsambities van bedrijven.

## 6.2 Welke vragen zijn al in onderzoek opgenomen?

Er wordt op dit moment al veel onderzoek verricht. Het is noodzakelijk dat de informatie die hieruit voortvloeit wordt meegenomen in het NOVI-NZKG traject.

### *Energietransitie*

- Welke rol speelt het NZKG in de energietransitie. Is dit een regionale rol, een nationale rol of een internationale rol?
- Welke synergie van energieaanbieders en energievragers kan er worden gevonden?
- Welke ruimtereserveringen (zowel fysiek als milieutechnisch) vragen de energiedragers in het NZKG, rekening houdend met de ontwikkel-onzekerheden (omvang en tempo) van de verschillende energietransitiesystemen.
- Hoe kunnen we kennis en innovatie, voortvloeiend uit de energietransitie en circulaire economie, zoveel mogelijk benutten voor de regio?

Bestaande en geplande onderzoeken:

De **TNO-tool** (in opdracht van de provincie NH, in samenwerking met het projectbureau NZKG) berekent zowel de energie-infrastructuur als de benodigde (milieu)ruimte, waardoor de effecten van de energietransitie duidelijk zichtbaar worden. Op basis hiervan kunnen verschillende keuzes over de invulling van de energietransitie worden gemaakt. De uitkomsten van deze TNO-tool worden in de zomer 2021 verwacht.

De vragen over synergie van vraag en aanbod wordt onderzocht in het kader van de **Cluster Energie Strategie (CES)**. Om tijdig over de juiste energie-infrastructuur te kunnen beschikken wordt in kaart gebracht wat de energiebehoefte van de industrie is en welke energie-infrastructuur daarbij nodig is voor de komende 10 jaar met een doorkijk naar 2050. De grote uitdaging is te komen tot een integraal systeem waarbij verschillende energiedragers elkaar balanceren en aanvullen. In maart 2021 is het eerste deel van het onderzoek afgerond. Daarna wordt onderzocht wat de ruimtelijke consequenties zijn. De uitkomsten van dit deel worden in september verwacht.

---

<sup>6</sup> De gemeente Haarlemmermeer heeft aangegeven dat zij De Houtrakpolder niet bestemmen voor uitbreiding van havenactiviteiten.

## Wonen

- Welke woningbouwopgave, inclusief transformatiegebieden, wordt op welke termijn voorzien in het NZKG?

### Bestaand onderzoek:

Gezien de toegenomen woningbehoefte, moet er jaarlijks een productie van ten minste 17.500 woningen in de MRA gerealiseerd worden tot 2030. De transformatiegebieden Haven-Stad (40.000-70.000 woningen) en Achtersluispolder (8000 woningen) maken deel uit van de plannen, waarbij de mogelijkheden tot verdere versnelling en intensivering worden onderzocht in het kader van de MRA-verstedelijkingsstrategie. Als voorwaarde is opgenomen dat transformatie tot woon-werkgebieden kan plaatsvinden, indien er voldoende ruimte voor bedrijvigheid beschikbaar is. Duidelijkheid over de hoeveelheid woningen die hier gebouwd gaan worden en de termijn waarop dit gepland is, zijn onderwerpen van gesprek binnen de MRA en noodzakelijke bouwstenen voor de te maken afwegingen in het NOVI-traject.

### *Klimaat adaptief waterbeheer*

- Wat betekent klimaatbestendig waterbeleid (waterberging, klimaatadaptatie) voor het NZKG? Met welke extra voorzieningen en ingrepen in het watersysteem in relatie tot de klimaatverandering moet rekening gehouden worden?
- Wat betekent dit voor de ruimtelijke inrichting van het stedelijk en landelijk gebied, zoals voldoende ruimte voor waterberging?

### Bestaande en gepland onderzoek:

Binnen het samenwerkingsverband Toekomstbestendig Watersysteem ARK-NZK (TB) worden de komende jaren diverse onderzoeken uitgevoerd, waarbij bovenstaande vragen aan bod komen. De eerste resultaten hiervan worden in de loop van 2021 verwacht.

### *Milieukwaliteit en gezondheidsaspecten*

- Hoe kan het NZKG bijdragen aan het verminderen van milieugezondheidsrisico's in relatie tot de woonleefomgeving? (geluid, luchtkwaliteit, geur, externe veiligheid)

### Bestaand en gepland onderzoek

Er zijn veel partijen (RIVM, GGD, Provincie NH, Tata Steel, PoA) die in het kader van milieukwaliteit en gezondheidsaspecten onderzoek verrichten of programma's opgesteld hebben met als doel om een gezonde leefomgeving te creëren. Inzet is om zoveel mogelijk mee te liften op de veelheid aan onderzoeken en monitorsystemen die reeds in dit gebied plaatsvinden.

## **6.3 Welke vragen moeten nog beantwoord worden en hoe pakken we dit aan**

Na een opsomming van wat we al weten en waar al onderzoek naar wordt verricht, volgt hieronder een opsomming van de vragen die we nog moeten beantwoorden om een integrale afweging in het NZKG te kunnen maken.

Hoe we de vragen gaan aanpakken, verschilt per onderwerp. Voor het beantwoorden van de ene vraag stellen we een werkgroep in, maar voor het beantwoorden van een andere

vraag moet externe deskundigheid ingehuurd worden. Per onderwerp wordt aangegeven wat de aanpak is.

#### *Haveneconomie en circulaire economie*

- Wat is het huidige en toekomstige ruimtelijk-economisch profiel van de bedrijventerreinen in het NZKG?
- Wat zijn de ontwikkelopgaven voor de deelgebieden?
- Welke clusters kunnen elkaar versterken in relatie tot circulaire economie en waar kunnen deze het beste gefaciliteerd worden in het NZKG?
- Welke industriële, logistieke, nuts- en/of havenfuncties moeten er in het NZKG geacommodeerd worden om haar economische positie, ook in de toekomst, te behouden en te versterken?
- Welke fysieke, nautische en milieu-ruimte (denk bijvoorbeeld aan stikstof en externe veiligheid) is nodig voor behoud en versterking van de havenfuncties en industrie als onderdeel van de versterking van de internationale concurrentiepositie van de MRA?
- Welke voorzieningen en achterlandverbindingen zijn noodzakelijk in relatie tot de haveneconomie?
- Hoe wordt een aantrekkelijk vestigingsklimaat voor de bedrijven behouden?
- Wat zijn de instrumenten (afspraken, spelregels, maatregelen) om tot een gezamenlijk vestigingsbeleid te komen?

#### Aanpak

In de **werkgroep vestigingsbeleid** worden deze vragen beantwoord. Er wordt extern advies ingewonnen, dat voldoende bouwstenen moet opleveren om tot een gezamenlijk vestigingsbeleid te komen. Het onderzoek wordt begeleid door de werkgroep vestigingsbeleid waar alle partners van het NZKG en een deskundige vanuit de MRA-verstedelijkingsstrategie in vertegenwoordigd is. Het eindrapport wordt in mei 2021 ter besluitvorming aan het Bestuursplatform voorgelegd. Daarna zal de werkgroep werken aan een pakket van afspraken die nodig zijn om uitvoering te kunnen geven aan het gezamenlijk vestigingsbeleid.

#### *Leefbaarheid*

- Waar liggen de risico's en waar de kansen voor verbetering van de leefomgeving?

#### Aanpak

In de **werkgroep leefbaarheid** wordt het leefbaarheidsonderzoek uit 2016 herhaald. Met een representatieve steekproef onder de bewoners van het NZKG worden gegevens verzameld over de beleving van hun leefomgeving. Dit onderzoek vormt mede input om de risico's en verbeteringen van de leefomgeving in kaart te brengen. Het onderzoek wordt gestart in mei 2021.

#### *Milieukwaliteit en gezondheidsaspecten*

- Hoe moet omgegaan worden met de woonopgaven in relatie tot de milieu-, leefbaarheid- en gezondheidsproblematiek?
- Welke gezondheidsvoorwaarden gelden voor gemengde woon-werkgebieden; welke (extra) maatregelen zijn nodig om te voldoen aan de eisen voor geluid, luchtkwaliteit, geurhinder en externe veiligheid.
- Welke milieunormering (aanpassing regelgeving) in relatie tot woningbouw is aanvaardbaar?



- Zijn er aanscherpingen gewenst voor vergunning, toezicht- en handhavingstaken?
- Welke maatregelen, investeringen, samenwerkingen en (zo nodig aanvullende) regels zijn mogelijk om de emissies vanuit de industrie- en havenfuncties te beperken tot het strikt noodzakelijke?

#### Aanpak

In de **werkgroep milieu- en gezondheid** worden bovenstaande vragen in het voorjaar opgepakt door milieudeskundigen van de partijen van het NZKG. Er wordt aansluiting gezocht bij al bestaand en gepland onderzoek. De werkgroep zal in relatie tot de Omgevingswet kwalitatieve en kwantitatieve milieunormeringen onderzoeken. Het inwinnen van extern advies kan tot de mogelijkheden behoren.

#### *Stikstof*

- Hoe ontwikkelt het stikstofbeleid en wat is het effect op de haven economie. Hoe kan de ontwikkeling van de haven als economische- en energiehub samengaan met het behoud en beheer van natuur- en recreatiegebieden en wat betekent dat voor de stikstofuitstoot?
- Welk instrumentarium kunnen we inrichten om de aanwezige stikstofruimte toe te kunnen bedelen aan nieuwe ontwikkelingen?

#### Aanpak

De provincie Noord-Holland is de trekker van de gebiedsgerichte aanpak en beslist naar welke projecten eventuele "stikstofruimte" toe gaat. Ook op rijksniveau zijn er initiatieven die de stikstofproblematiek trachten op te lossen. Gezien de schaal van de problematiek is het deelnemen aan overleggen die in dit kader worden gehouden, waarbij de belangen van het NZKG onder het voetlicht worden gebracht, noodzakelijk. In **een werkgroep Stikstof** wordt bekeken hoe het stikstofbeleid uitwerkt voor het NZKG. Het inwinnen van extern advies kan tot de mogelijkheden behoren.

#### *Ruimte- en milieu afwegingen*

- Welke milieu- en veiligheidscontouren zijn er?
- Welke kansen liggen er om de huidige gebruikte fysieke en milieuruimte te intensiveren en wat is hiervoor nodig?
- Is er milieu- en fysieke ruimte genoeg om alle ontwikkelopgaven (woningen, ET draaischijf voor MRA, CE, haven economie, waterberging/klimaatadaptatie, infra, natuur/recreatie) te realiseren?
- Welke (nieuwe) functies en opgaven zijn ruimtelijk en milieutechnisch te combineren? Wat zijn de mogelijkheden tot dubbel ruimtegebruik? Waar liggen kansen op onderlinge versterking?
- Welke ruimtelijke- en landschappelijke kwaliteiten (natuur, recreatie, ecologie, cultuurhistorie) moeten worden behouden, versterkt of gecompenseerd?

#### Aanpak

De **werkgroep fysieke en milieuruimte** verzamelt alle gegevens over ruimte vraag en -aanbod in bestaande rapporten. Dit dient als bouwsteen in het vervolg van het proces.

In de **werkgroep ontwerpatelier** worden ruimtelijke opties uitgewerkt en vormgegeven. Hierbij worden ook innovatieve oplossingen en/of maatregelen betrokken. Uitgangspunt is steeds: het optimaliseren van gezonde en veilige leefmilieus. Het

ontwerpproces kan pas plaatsvinden als de meeste ruimtevragen bekend zijn en als de onderzoeken die in het kader van havenconomie, circulaire economie en energietransitie zijn opgeleverd. Een ontwerpbureau krijgt in augustus 2021 de opdracht om ons hierbij te helpen.



*Luchtfoto van de Houtrakpolder op de voorgrond en het Westelijk Havengebied Amsterdam. Foto: Bram van de Biezen.*

## **7. SCHUURPUNTEN EN RUIMTELIJKE AFWEGINGEN**

Uit de confrontatie van de opgaven in het NZKG wordt duidelijk waar de schuurpunten liggen en welke kansen en onmogelijkheden er zijn in de regio. Deze confrontatie vraagt er om dat ambities en doelstellingen voor het gebied worden geanalyseerd en zo nodig worden geprioriteerd.

Het meest urgente schuurpunt dat om een gezamenlijke rijk-regio inzet vraagt, betreft de spanning tussen het faciliteren en combineren van de ruimtelijke functies en de opgaven van energietransitie en circulaire economie in het gebied, waarbij gezondheid, leefbaarheid en veiligheid steeds als een rode draad bij de afwegingen betrokken moeten worden.

Denk bijvoorbeeld aan de spanning tussen de economische rol van het havencluster en industrieel complex in relatie tot de energietransitie vraagstukken en de leefbaarheid van woonmilieus; de ruimte die nodig is voor de woningbouwopgaven in relatie tot de ruimte die nodig is voor de bedrijvigheid; of de spanning tussen de (milieu-)ruimte voor havenactiviteiten en het behouden en versterken van het landschap; of de eisen die het waterbeheer stelt aan de ruimtelijke inrichting.

In bijlage 2 zijn de meest urgente opgaven (schuurpunten) opgenomen die in het kader van de MRA-verstedelijkingstrategie zijn benoemd. Dit sluit geheel aan bij de uitwerking die in dit NOVI-traject wordt voorgestaan. Er moet een confrontatie van de ruimtevragen plaatsvinden. Hierbij zal zoveel mogelijk worden gekeken of door het leveren van maatwerk, oplossingen gevonden kunnen worden voor de verscheidenheid aan ruimtevragen. Op basis van integrale afwegingen kunnen beleidsopties worden opgesteld waarover besluitvorming moet plaatsvinden. Dit resulteert in een gezamenlijk gedragen integraal perspectief voor de regio.



## 8. OPSTELLEN UITVOERINGSAGENDA

Nadat besluitvorming heeft plaatsgevonden over de beleidsopties en duidelijk is hoe het gezamenlijk gedragen integraal perspectief voor de regio er uit ziet, zal een uitvoeringsagenda worden opgesteld. Hierin wordt duidelijk welke acties, wanneer, door wie worden opgepakt. Instrumentarium en geldstromen worden gekoppeld aan de acties. Uitgangspunt hierbij is dat er voor iedere partij een belang moet zijn in deze gezamenlijk uitvoering. Afgewogen moet worden waar het hoe de "lusten en de lasten" binnen de regio verdeeld gaan worden.



*Luchtfoto van de IJmondhaven in IJmuiden. Foto: Bram van de Biezen.*



## 9. ORGANISATIE

De complexiteit van de inhoudelijke vraagstukken en de vele betrokkenen, vraagt om een goed doordacht organisatiestructuur en besluitvormingsproces. Voorwaarde voor het NOVI-NZKG is dat zoveel mogelijk wordt aangesloten bij bestaande overlegstructuren.

In het NZKG werken de verschillende overheden (provincie, gemeenten en Rijk) en (semi-)private partijen (havenbedrijven en Tata Steel) al jarenlang goed samen, verenigd in het Bestuursplatform NZKG. Het Bestuursplatform NZKG wordt ondersteund door het Projectbureau NZKG.

In het NOVI-NZKG wordt deze samenwerking versterkt doordat naast het ministerie van BZK, ook het ministerie van I&W en het ministerie van EZK participeren. Om draagvlak te creëren zullen, via omgevingsmanagement, verschillende belanghebbenden en partijen intensief worden betrokken.

De partijen hebben aangegeven dat deskundigheid gewenst is ten aanzien van de inrichting van de governance in het NOVI-traject. Aan prof. dr. G. Teisman, hoogleraar bestuurskunde aan de Erasmusuniversiteit is een onderzoeksopdracht verleend met als hoofdvraag: hoe kunnen we een gemeenschappelijke governance creëren waarbij de democratische legitimering in stand blijft en draagvlak bij de omgeving ontstaat. Hoe kunnen we het proces rond de uitwerking van het NOVI-NZKG zo borgen dat dit tot gezamenlijke bestuurlijke keuzes en uitvoering komt. Naar aanleiding van het onderzoek, heeft het Bestuursplatform besloten de volgende adviezen over te nemen:

### Proces

1. Er lopen besluitvormingstrajecten parallel (waaronder MRA-VS, CES, MIEK, SWaB, Omgevingsvisies). Het is van belang dat de volgorde van de besluiten in verschillende gremia inzichtelijk wordt gemaakt. Dit om dubbelingen te voorkomen en afstemming te optimaliseren.
2. Tijdens het NOVI-traject moeten de schuarpunten die kunnen leiden tot ruimtelijke conflicten zoveel mogelijk transparant worden gemaakt.
3. Door de parallel lopende processen en door het plannen in onzekerheid, zal het volgen van een traditioneel lineair besluitvormingsproces niet afdoende zijn. In de tijd zullen er besluiten worden genomen binnen de verschillende bestuurlijke gremia op basis van de kennis en informatie die dan beschikbaar is. Dat kan andere processen weer beïnvloeden. Een besluit kan pas weer worden herijkt als nieuwe informatie of omstandigheden daar aanleiding toe geven. Het is van belang dat de samenwerkende besturen in het NZKG hun besluitvormingsagenda delen, actualiseren en daarover in gesprek blijven.
4. Het plan van aanpak is geen blauwdruk en zal indien nodig worden geactualiseerd en bijgesteld. Er moet gewerkt worden aan een gezamenlijke routekaart die tussentijds kan worden aangepast.
5. Het lange termijn perspectief moet nadrukkelijk in de besluiten worden opgenomen.

### Organisatie

6. De rol van het rijk in het Novi-traject zal naast het leveren van een rijksprojectleider, bestaan uit het coördineren van sectorale belangen dat leidt tot een integrale rijksinzet. Een duidelijke vertegenwoordiging van de ministeries van EZK, BZK en I&W in het Bestuursplatform is gewenst.
7. De mogelijke valkuil van een Rijk versus Regio proces moet voorkomen worden door samen de trekkende rol in te vullen.

In maart 2021 is het eindrapport<sup>7</sup> verschenen, waar in 4 deeladviezen (zelfbinding van de partners; volgorde van de te nemen besluiten; rol van het Rijk; borgen van strategische besluiten) handvaten geboden worden voor een werkbare samenwerking en uitvoeringsstrategie. Bij de uitvoering van het plan van aanpak bieden deze adviezen houvast voor de inrichting van het proces.

Er wordt gewerkt met de volgende, grotendeels bestaande, organisatiestructuur:

#### Opdrachtgever

De overheden uit het Bestuursplatform, samen met het Rijk, zijn opdrachtgever voor de uitwerking van het NOVI-gebied. Het bedrijfsleven uit het Bestuursplatform heeft een adviesfunctie.<sup>8</sup>

Het Bestuursplatform fungeert als bestuurlijke stuurgroep.

#### Ambtelijk begeleidingsteam

Vanuit iedere organisatie, vertegenwoordigd in het Bestuursplatform NZKG, aangevuld met het Ministerie EZK, wordt één ambtelijke coördinator benoemd die zorg draagt voor de interne afstemming. Deze coördinatoren vormen samen het ambtelijk begeleidingsteam en zodoende sparringpartners voor de opdrachtnemers. Het ambtelijk begeleidingsteam bereidt stukken voor ter advisering en besluitvorming in het BPF.

#### Opdrachtnemer

Het Bestuursplatform levert vanuit het projectbureau een projectleider namens de regio en het Ministerie EZK levert namens het Rijk een projectleider. De projectleiders zijn in staat om vanuit een breed perspectief de zaken inhoudelijk en procesmatig goed aan elkaar te koppelen. De projectleiders zijn opdrachtnemer.

#### Ambtelijke werkgroepen

In ambtelijke werkgroepen worden de beleidsonderwerpen voorbereid, die input leveren aan het NOVI-NZKG. De invulling van deze werkgroepen is afhankelijk van de specialistische kennis die gevraagd wordt. Experts van de partners worden uitgenodigd om deel te nemen aan de werkgroepen. De opdrachtnemers zijn geamendeerd om deze ambtelijke werkgroepen naar behoefte bijeen te roepen.

#### Secretariaat

Het projectbureau NZKG verzorgt vooralsnog de ambtelijke ondersteuning. Daarnaast verzorgt hij, aangestuurd door de provincie, alle organisatorische en administratieve taken die behoren bij het proces om te komen tot het NOVI-NZKG. Uitnodigingen voor startbijeenkomsten, werkateliers en communicatie e.d. verlopen via het projectbureau. Indien nodig zullen mogelijkheden om het projectsecretariaat elders te beleggen worden verkend.

---

<sup>7</sup> Governance NOVI-NZKG, Teisman en Nootenboom, GovernEUR maart 2021

<sup>8</sup> Het gaat in het NOVI-NZKG om ruimtelijke afwegingen. Besluitvorming hierover is een overheidstaak.

## 10. OMGEVINGSMANAGEMENT

Om zoveel mogelijk maatschappelijk draagvlak te krijgen, worden ook partijen buiten de overheid betrokken bij de ontwikkeling van NOVI-NZKG. Het gaat bijvoorbeeld om ondernemersverenigingen, brancheorganisaties, netbeheerders, energieproducenten, bewoners en belangenorganisaties. Hun kennis en standpunten zijn van belang bij de totstandkoming van het product. Voor de uitvoering is het van belang dat zo veel mogelijk stakeholders de uitkomst van NOVI-NZKG ondersteunen. Immers, pas samen kunnen we de duurzaamheidsopgaves realiseren.

Inmiddels is er vanuit het Programma Klimaat, Industrie & Omgeving (KIO) van het Ministerie EZK een leertraject uitgezet over Omgevingsmanagement. Het NZKG is hierbij als pilotgebied aangewezen. In de offerte-uitvraag staat onder meer beschreven dat de duurzaamheidsopgaven meer dan ooit een betrokken samenleving vragen. In een vroegtijdig stadium moet de omgeving betrokken worden om tegemoet te komen aan vragen, zorgen en belangen. Uitgangspunt is dat een klimaatmaatregel pas succesvol is als het als een gezamenlijke opgave wordt beschouwd. Het leertraject moet leiden tot een advies om weerstanden in de omgeving tegemoet te komen, te erkennen en om te buigen naar een mindset gericht op meervoudige waardecreatie. De looptijd van dit onderzoek is ruim een jaar (eind 2021). De resultaten worden meegenomen in het NOVI-NZKG.

Het leertraject over Omgevingsmanagement wordt uitgevraagd door RVO, met instemming van het BPF Energietransitie en met steun van het ministerie van EZK.

## 11. EXTERN ONDERZOEK

In paragraaf 6.2 is aangegeven welke externe onderzoeken er nodig zijn als bouwsteen om de integrale afweging te kunnen maken. Het kan zijn dat in de loop van het proces, bij de uitwerkingen in werkgroepen, nog ander onderzoek gewenst is.

Lopende onderzoeken waarbij het projectbureau NZKG direct is betrokken:

- Advies governance
- leertraject omgevingsmanagement
- Onderzoek TNO-tool
- CES-onderzoek
- Vestigingsbeleid

Nog uit te vragen onderzoeken:

- Leefbaarheidsonderzoek
- Ontwerpateliers
- Mogelijk: onderzoek naar gezondheidsaspecten
- Mogelijk: onderzoek in relatie tot stikstofproblematiek

Daarnaast zal er ondersteuning nodig zijn voor het vormgeven van het product.



*Luchtfoto van bedrijventerrein Noordwijkermeer op de voorgrond en het Tata Steel terrein en het sluizencomplex op de achtergrond. Foto: Bram van de Biezen.*



## 12. PLANNING

Nadat het NZKG door het Rijk voorlopig is aangewezen als NOVI-gebied, is op de bijeenkomst van 3 september 2020 door het Rijk en de regio een start gemaakt met het NOVI-NZKG. De definitieve aanwijzing van de NOVI-gebieden zal gebeuren op basis van dit Plan van Aanpak en plaatsvinden in het Bestuurlijk Overleg Leefomgeving dat staatgepland in april 2021. Vanwege de inhoudelijke en procesmatige verwevenheid met de MRA-verstedelijkingstrategie, is onderstaand planningsschema aangevuld met de planning van de MRA-verstedelijkingstrategie. Iedere maand wordt door de projectleiding van beide projecten een afstemmingsoverleg ingepland.

Ook de overleggen van het Bestuursplatform Energietransitie (BPF-ET) zijn in het planningsschema opgenomen. Met het BPF-ET zal een wisselwerking plaatsvinden voor zover het aspecten betreft die ruimtelijk en/of milieu consequenties hebben.

Maanden 2021/2022	Producten/Werkgroep	besluitvorming	Planning MRA-verstedelijking
<b>Januari</b>		Adviesteam (26-1)	
<b>Februari</b>	Resultaat onderzoek Governance	Adviesteam (4-2) BPF (18-2) BPF-ET (18-2)	Stuurgroep (17-2)
<b>Maart</b>	Start onderzoek vestigingsbeleid  Start werkgroep fysieke en milieu ruimte		Stuurgroep (30-3): versie 1 versted. concept/invest. strat.
<b>April</b>	Product TNO-tool  Deelresultaat CES-onderzoek <sup>9</sup>  Start werkgroep leefbaarheid  Start werkgroep stikstof	Adviesteam (13-4 en 22-4)	BO-leefomgeving (21-4)  Gesprek raden/staten/externe stakeholders
<b>Mei</b>	Deelresultaat onderzoek vestigingsbeleid  Start onderzoek leefbaarheid	BPF (12-5) BPF-ET (12-5)	Stuurgroep (11-9): versie 2 versted. concept/invest. strat.
<b>Juni</b>	Eindrapport onderzoek vestigingsbeleid		Wensen/bedenkingen raden/staten

<sup>9</sup> Benodigde energie-infrastructuur

<b>Juli</b>			Wensen/bedenkingen raden/staten
<b>Augustus</b>	Start ontwerpateliers		
<b>September</b>	Deelresultaat CES-onderzoek <sup>10</sup>	Adviesteam (7-9 en 16-9) BPF (29-9)	Stuurgroep (24-9): versie 3 versted. concept/invest. strat.
<b>Oktober</b>	Product werkgroep stikstof		
<b>November</b>	Product werkgroep milieu en gezondheid Product werkgroep fysieke en milieuruimte	Adviesteam (2-11 en 11-11)	Stuurgroep (3-11): versted. concept vaststellen BO-MIRT: vaststelling/besluitvorming
<b>December</b>	Resultaat Omgevingsmanagement	BPF (8-12) BPF-ET (8-12)	
<b>Januari 2022</b>	Eindrapport onderzoek leefbaarheid		
<b>Februari</b>			
<b>Maart</b>			
<b>April</b>	Resultaat ontwerpateliers		
<b>Mei</b>			
<b>Juni</b>			
<b>Juli</b>			
<b>Augustus</b>	Publicatie eindproduct		

<sup>10</sup> Ruimtelijke invulling t.b.v. benodigde energie-infrastructuur

## 13. FINANCIËN

### *Kosten*

De kosten voor het traject NOVI-NZKG worden in grote mate bepaald door het uitvoeren van extern onderzoek en de ondersteuning bij het vormgeven en productie van het eindproduct: ruimtelijk perspectief NZKG 2050.

De personele kosten voor projectleiding en projectbegeleiding zijn ondergebracht bij het projectbureau NZKG en het Ministerie van EZK. Andere personele inzet wordt geleverd door de deelnemende partners. De inzet per werkgroep zal verschillen. De 6 in te stellen werkgroepen zullen gemiddelde 1 keer per maand bijeen komen. Daarnaast wordt een coördinerend overleg van 1 keer per maand ingesteld.

De hieronder genoemde bedragen zijn indicatief.

#### Extern onderzoek:

- Vestigingsbeleid	: 40.000 <sup>11</sup>
- Leefbaarheidsonderzoek	: 73.000
- Ontwerpateliers	: 40.000
- Organisatie, vormgeving, communicatie	: 50.000
- Productie eindrapportage	: 10.000

---

Totaal	213.000
--------	---------

### *Beschikbare middelen*

Vanuit het Ministerie van BZK wordt per NOVI-gebied 10.000 euro ter beschikking gesteld voor proceskosten. Daarnaast heeft het Ministerie van BZK 250.000 euro beschikbaar, mits dit gekoppeld is aan de woningbouwopgaven in brede zin en de regio ook voor co-financiering zorgt.

Vanuit de Stichting NZKG kunnen middelen worden ingezet na toestemming van het Stichtingsbestuur.

---

<sup>11</sup> Dit onderzoek wordt reeds bekostigd uit de reserves van de Stichting NZKG

## **Bijlage 1: lijst met beleidsvisies, projecten, trajecten als bouwsteen voor NOVI-NZKG**

- Nationale Omgevingsvisie (NOVI)
- Omgevingsvisie NH2050
- Visie NZKG 2040, Uitvoeringsprogramma NZKG
- Verstedelijkingsstrategie MRA
- woondeal
- Gebiedsgericht bereikbaarheidsprogramma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid
- Bestuurlijke verkenning NW380
- Programma Verduurzaming Industrie (inclusief lopende advies Taskforce Infrastructuur Klimaatakkoord Industrie)
- Programma Energie Hoofdinfrastructuur
- Klimaatakkoord
- Nationaal programma Energie Hoofdstructuur
- Visie basisindustrie
- Programma Noordzee
- MIRT
- RES NHN/NHZ
- Regioplan
- Amsterdam klimaatneutraal
- Amsterdam circulair
- CES/MIEK
- Regionale warmte aanpak
- Datacenterstrategie MRA
- RI-Monitor
- Havennota (Rijk)
- Gemeentelijke Havenvisie Amsterdam
- Gebiedsvisie Synergie Sloterdijk West
- Strategie Port of Amsterdam 2021 - 2025
- PEH
- TIKI
- PNH waterstofvisie
- Waterstofvisie Rijk
- IP's netbeheerders
- Human Capital Agenda
- Gezondheidsbeleid Rijk
- Visie luchtkwaliteit
- Visie Tata Steel over ET (najaar)
- Werelderfgoedstatus Stelling van Amsterdam
- Net op zee verbindingen tussen drie windparken op zee en hoogspanningsstation Beverwijk
- Nationaal Water Programma
- TNO-Tool: lopend onderzoek naar ruimtevraag energiesystemen



## Bijlage 2:

De meest urgente opgaven en vraagstukken binnen NZKG die om rijk-regio inzet vragen volgens MRA-verstedelijkingsstrategie:

- Spanning tussen energietransitie/economische groei en leefbaarheid
- Energiebehoefte industrieel cluster en aansluiting op (nieuwe) energienetwerken (Noordzeekanaalgebied)
- Voldoende ruimte voor circulaire economie en energietransitie en behoud en versterking landschap (Noordzeekanaalgebied)
- Spanning (milieu)ruimte voor circulair en energie versus transformatie woningbouw (Noordzeekanaalgebied)
- Waterveiligheid van het Noordzeekanaalgebied met zijn vele vitale en kwetsbare infrastructuur en objecten, aanvullende maatregelen om de gevolgen van overstroming te beperken
- Zoekgebied tijdelijke waterbuffer in het gebied van het Oer-IJ
- Spanning verzilting Noordzeekanaal (onder meer door vergroten zeesluis bij IJmuiden) en zoetwater noodzaak landbouw, natuur en drinkwater
- Binnen SBaB wordt een netwerkstrategie opgesteld met aandacht voor onder meer de belasting van de A9 en de bereikbaarheid richting Leiden, Den Haag en Alkmaar .

Bron: Stuurgroepnotitie Keuzevraagstukken en Integraal te ontwikkelen gebieden  
Notitie voor de stuurgroep Verstedelijkingsstrategie MRA, 14 september 2020

## Bijlage 3: 'wat weten we al'

In deze bijlage staat beschreven welke feiten en onderzoeksgegevens over het NZKG al tot onze beschikking staan.

### 1. Bedrijventerreinen NZKG

#### Beschikbare ruimte op NZKG bedrijventerreinen

In het NZKG is nog 369,7 hectare uitgeefbaar bedrijventerreinen beschikbaar (peildatum januari 2019). Hiervan is 145,9 hectare (39%) kadegebonden terrein. Het grootste deel hiervan (120,5 hectare) ligt in het havengebied van Amsterdam. De gemiddelde uitgifte, berekend over de laatste 20 jaar bedraagt 18,6 hectare voor kadegebonden terrein en 17,4 hectare voor niet-kadegebonden terrein. (Monitor Ruimte-intensivering NZKG 2020, zesde meting)

Wat de kadegebonden terreinen betreft, heeft het havenbedrijf in 2006 een ingrijpende beslissing genomen door geen nieuwe kavels meer beschikbaar te stellen voor de uitbreiding van olieterminals. Hierdoor is de uitgifte na 2007 in de Amsterdamse haven drastisch gedaald.

De gemiddelde uitgifte, berekend over de laatste 10 jaar bedraagt 7,4 hectare voor kadegebonden terrein en 15,1 hectare voor niet-kadegebonden terrein. Als je de uitgifte van de terreinen in het tempo van de afgelopen 10 jaar doorzet, betekent dit dat de nog beschikbare kadegebonden terreinen over ruim 19 jaar zijn uitgegeven en de niet-kadegebonden terreinen over bijna 15 jaar. Als de uitgifte van de terreinen in het tempo van de afgelopen 20 jaar doorzet, betekent dit dat de nog beschikbare terreinen over 10 jaar zijn uitgegeven.

#### Werkgelegenheid, toegevoegde waarde en economische clusters

Er zijn 84.415 banen op de bedrijventerreinen van de gemeenten<sup>12</sup> langs het Noordzeekanaal gesitueerd. Hiervan is ongeveer 4 % direct havengerelateerd.

De totale toegevoegde waarde in het NZKG bedroeg in 2019 9.4 miljard.

In het Westelijk en Overig Havengebied Amsterdam zijn de sectoren Transport/logistiek en Overig veruit het grootst. In IJmond-Zuid is het beeld verdeeld: de sectoren Transport/Logistiek, Voedsel, Overig en de Maakindustrie zijn hier het grootst. De clusters Transport/Logistiek, Bouw en de Maakindustrie zijn sterk vertegenwoordigd in IJmond-Noord. In Zaanstad zijn de clusters Voedsel, Transport/Logistiek en Maakindustrie sterk vertegenwoordigd.

#### Ruimteprognose

Bureau Buiten (Vraagruiming haventerrein NZKG/MRA, 10-2019)

heeft, in opdracht van projectbureau NZKG, MRA en provincie NH, op verschillende wijzen, volgens 3 WLO-groei-scenario's (laag, nul, hoog) de ruimtebehoefte berekend tot 2040. De uitbreidingsvraag voor kade- en havengebonden bedrijventerreinen wordt in het laagscenario berekend op een overschot van 154 hectare, in een nul-scenario een vraag van 189 hectare en in een hoogscenario een vraag van 416 hectare.

#### Werkgelegenheid naar milieucategorieën

Uit de Monitor Ruimte-intensivering NZKG 2020 zesde meting RI-monitor blijkt dat de verdeling van de werkgelegenheid naar milieucategorieën per deelgebied verschilt. In 2019 was 50% van werkzame personen in het Westelijk Havengebied Amsterdam actief in de hogere milieucategorieën: 3 en 4. In het Overig Havengebied Amsterdam is veel

<sup>12</sup> Inclusief bedrijfsterreinen in Heemskerk

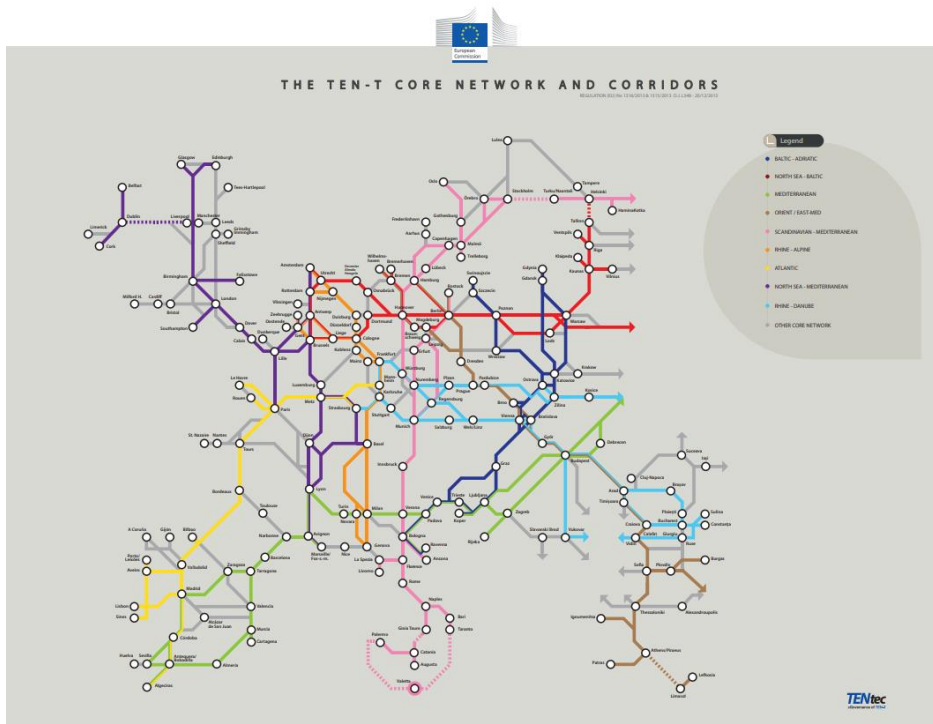
werkgelegenheid (74%) in de milieucategorieën: 2 en 3. In Zaanstad, IJmond-Noord en IJmond-Zuid is een groot deel werkzaam in milieucategorie 3, resp. 52%, 45% en 28%. Als we de ontwikkelingen over de afgelopen 5 jaar bekijken dan valt op dat er vooral in het Amsterdamse havengebied een afname te zien is in werkgelegenheid in hogere milieucategorieën. In IJmond-noord en Zaanstad is de toename in categorie 3 het grootst. In IJmond-Zuid is de toename het grootste in categorie 4.

## 2. Goederenvervoer in het Noordzeekanaalgebied

Het Noordzeekanaalgebied is een internationale logistieke hub met een sterk industrieel cluster, beide functies genereren veel (inter-)nationaal goederenvervoer. Dit vervoer verloopt via alle modaliteiten, zowel spoor, weg, water als door de lucht. Daarnaast ligt de regio midden in de Metropoolregio Amsterdam, een regio met 2,5 miljoen inwoners, 307.000 bedrijven en 1,4 mln. werkzame personen. Het goederenvervoer van en naar het Noordzeekanaalgebied is 10% van het totale Nederlandse goederenvervoer (excl. maritiem vervoer). In 2019 ging 17% (104 mln. ton) van het Nederlandse maritieme vervoer via het Noordzeekanaalgebied. Zeehavens Amsterdam is daarmee de vierde haven in de EU (bron: Eurostat). Als gevolg van de energietransitie en de coronacrisis daalde de zeeoverslag in 2020 in het NZKG naar 91 mln. ton. Jaarlijks bezoeken 8.000 zeeschepen en 41.000 binnenvaartschepen het gebied. Naar schatting worden er 35 miljoen vrachtwagenritten gemaakt en komen er 4000-5000 goederentreinen per jaar (bron: Ecorys).

Achterlandvervoer Noordzeekanaalgebied		
	2019 (*1000 ton)	modal split in %
weg	48.981	41%
binnenvaart	68.409	57%
spoor	3.376	3%
	120.767	
Bron: CBS (maatwerk)		

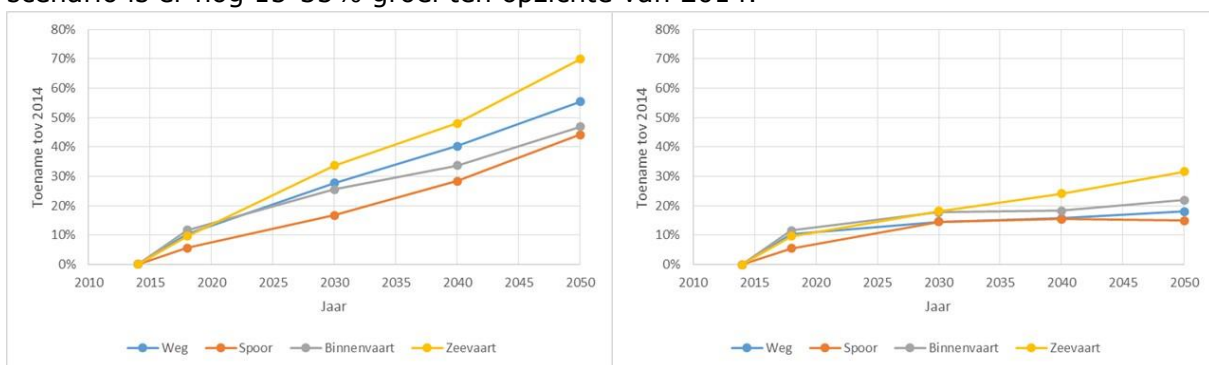
De regio is een belangrijke schakel in het vervoer naar het achterland. De havens aan het NZKG zijn onderdeel van drie Europese TEN-T corridors: North Sea – Baltic, North Sea –Mediterranean en Rhine-Alpine. Amsterdam is één van de core network ports in dit netwerk.



Niet alleen in tonnen en transportbewegingen speelt het goederenvervoer een belangrijke rol. Goederenvervoer genereert ook werkgelegenheid en toegevoegde waarde voor de regio.

### Vooruitzicht

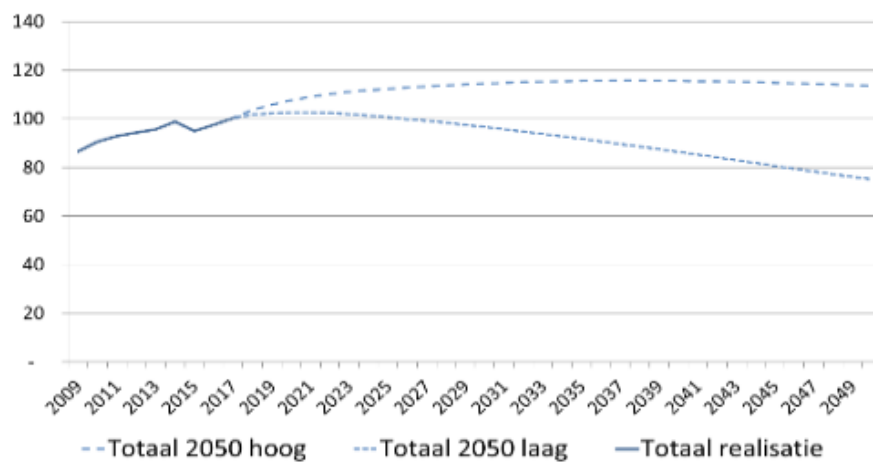
Komende decennia gaat het goederenvervoer verder groeien. Onderstaande grafieken geven een overzicht per modaliteit in Nederland van de verwachte groei in het hoge en het lage WLO economische groeiscenario. ([Rijkswaterstaat/Panteia](#)). Zelfs in het lage scenario is er nog 15-35% groei ten opzichte van 2014.



In 2018 heeft Ecorys in opdracht van Port of Amsterdam lange termijn goederenstroomprognoses voor het Amsterdam Noordzeekanaalgebied gemaakt. Zowel voor maritiem vervoer als voor achterlandvervoer zijn prognoses tot 2050 gemaakt. Deze verwachtingen zijn gebaseerd op de WLO-2015 scenario's.



Figuur 1 Ecorys prognose zeezijde (laag/hoog) (Mton)



Wanneer de Ambitie Amsterdam Kolenvrij 2030 wordt meegenomen ligt de overslag in 2050 in het lage scenario op 72 mln. ton en in het hoge scenario op circa 107 mln. ton. Onderstaande tabel geeft de volumes per achterlandmodaliteit weer conform de prognoses.

mln. ton	2018 (CBS)	2050 Hoog	2050 Laag
wegvervoer	50	72	52
binnenvaart	70	76 (71)	58 (56)
spoorvervoer	4	10 (9)	6 (6)
Tussen ( ) zijn de volumes voor Amsterdam Kolenvrij 2030 weergegeven			

### 3. Transformatiegebieden

#### Economische betekenis

Uit onderzoek in opdracht van de provincie NH (Decisio, Ruimtelijke en economische impact haven-stadgebieden en Achtersluispolder, juli 2018) blijkt dat de economische betekenis van de havengebieden waarvoor transformatieplannen bestaan (Cornelis Douwes terreinen, Coen- en Vlothaven en Achtersluispolder) aanzienlijk is. Er is sprake van een grote internationale oriëntatie en regionale verwevenheid, met een grote spin-off.

De grote internationale oriëntatie blijkt uit het feit dat de havenindustriële activiteiten relatief veel bijdragen aan de export. De industrie in deze deelgebieden neemt 54 % van de export voor haar rekening. De havengerelateerde bedrijven exporteren meer dan de helft van de totale export. Ook de import is relatief hoog vergeleken met andere sectoren.

Deze havengebieden tezamen bieden werk aan ruim 8900 personen. Daarnaast danken veel bedrijven in de regio, waaronder 'hoogwaardige' dienstverleners, maar ook sectoren als handel, verhuur en vervoer en opslag, hun omzet aan wat er in het havengebied gebeurt. Ze zorgen dus voor een grote spin-off in de regio. Deze havengebieden leveren aan indirecte werkgelegenheid ruim 10.000 werkzame personen, waarvan 3750 indirect door havengerelateerde activiteiten. In totaal wordt er voor bijna 2.100 miljoen euro omgezet door toeleveranciers aan de bedrijven gevestigd in de Achtersluispolder, Coen- en Vlothaven en de Cornelis Douwesterreinen.

Het sociaal economisch belang van deze havengebieden bestaat uit het feit dat er relatief goedbetaald werk wordt aangeboden aan mensen die lager of middelbaar geschoold zijn. Ofschoon de havenclusters door technische ontwikkelingen ook steeds meer hoog opgeleid, gespecialiseerd personeel aantrekt, is dit aandeel van belang voor een evenwichtige arbeidsmarktontwikkeling in de MRA-regio.

Een deel van de bedrijven op deze terreinen vallen in een hoge milieucategorie ( $\geq 4$ ) en/of zijn havengerelateerd. Deze beslaan in totaal 99 hectare (Coen- en Vlothaven 47 ha, Cornelis Douwesterrein 30 ha, Achtersluispolder 22 ha). Deze bedrijven zullen herplaatst moeten worden op andere terreinen die bestemd zijn voor deze milieucategorie, dan wel op andere havengebieden.

### Ruimteprognoses vervangingsvraag

Hoeveel ruimte er gepaard gaat met het verplaatsen van bedrijven uit Haven-Stad is nog onduidelijk. Bedrijven mogen blijven zitten voor zover ze onder de milieucategorie 3.2 vallen (m.u.v. Coen en Vlothaven). In 2025 wordt een besluit genomen over het moment en de wijze van transformatie van de Coen- en Vlothaven. Er geldt een "pas-op-de-plaats" gebied convenant Houthaven/NDSM: Het in procedure brengen van woningbouwplannen is overeenkomstig het convenant Houthaven/NDSM niet toegestaan **tot 2024**; Het realiseren van woningbouw is op grond van het convenant Houthaven/NDSM niet toegestaan tot 2029, tenzij met milieuonderzoek is aangetoond dat de ontwikkeling de bedrijfsvoering van de bedrijven waarmee het convenant is gesloten niet belemmerd. (Gebiedsgericht Spelregelkader MER Haven-Stad, bijlage 1)

De STEC groep (Vervangingsvraag Achtersluispolder, 2019) heeft in opdracht van de gemeente Zaanstad een inschatting gemaakt van de vervangingsvraag die optreedt als gevolg van de transformatie van de Achtersluispolder. STEC raamt de uiteindelijk vervangingsvraag vanuit de Achtersluispolder in op 28 tot 40 hectare. Dit is afhankelijk van het scenario dat wordt gekozen. Hiervoor is 7 hectare op Hoogtij gereserveerd. (afspraken van aandeelhouders RON Regionaal ontwikkelingsmaatschappij NZKG) Volgens BureauBuiten (Vraagruiming haventerrein NZKG/MRA, 10-2019), dat onderzoek heeft verricht in opdracht van projectbureau NZKG, MRA en de provincie NH, bedraagt de ruimtebehoefte voor de vervangingsvraag op haventerreinen NZKG tot 2040, afhankelijk van de WLO-groeicijfersscenario's (laag, nul, hoog) 87 tot 154 hectare.

## 4. Circulaire economie en energietransitie

### Ruimtevrage

Er is nog veel onduidelijk over de invulling van de energietransitie en de circulaire economie in het NZKG. De energietransitie heeft betrekking op alle sectoren. In het NZKG ligt de focus hierbij vooral op de gebouwde omgeving, mobiliteit en industrie. Het transitie pad is nog niet voor al deze sectoren uitgestippeld. Met name voor de industrie is de verduurzamingsopgave groot en ligt de manier waarop nog open. In 2020 is geprobeerd hier met het Regioplan NZKG meer inzicht in te krijgen. In maart 2021 wordt deze opgevolgd door de Cluster Energie Strategie (CES) NZKG. De CES gaat dieper in op de energiebehoefte ontwikkeling van bedrijven richting 2030 en 2050. Op basis daarvan moet duidelijk worden welke energie-infrastructuur wanneer moet worden aangelegd. De netbeheerders zijn hier nauw bij betrokken en zullen na oplevering van de CES berekeningen maken. Dit te samen moet in de NOVI-NZKG doorvertaald worden naar ruimtebeslag. Er zijn onderzoeken verricht die met de beschikbare informatie en de nodige aannames de ruimtevrage hebben berekend.

In de studie De ruimtebehoefte van een meer circulaire Metropoolregio Amsterdam (Ecorys, 2018) is de ruimtevrage in de Westas van de MRA ten behoeve van de circulaire

economie (vanuit de 4 stromen: biomassa, bouw, warmte en CO<sub>2</sub>) berekend van 100 tot 165 ha extra ruimte tot 2040. Een groot deel hiervan heeft betrekking op de haven. Voor de biomassa liggen er kansen in de haven en greenpoint. Er zou 50-75 ha extra nodig zijn, plus kaderuimte voor op- en overslag. Voor de bouw liggen de kansen in de haven voor opslag, recycling van bouwmaterialen waarvoor 30-50 ha nodig is. Voor Warmtebenutting is 10-20 ha nodig, inclusief de benodigde infrastructuur. Voor CO<sub>2</sub>-reductie liggen de kansen vooral in het industrie deel van de haven (TataSteel)

In opdracht van het projectbureau NZKG is de ruimtevraag voor energietransitie in het NZKG onderzocht (Ontwikkelstrategie Energietransitie NZKG', CE Delft e.a. 2018). Het rapport raamt een ruimtebehoefte van 173 tot 194 hectare. Naar schatting landt ongeveer 80% van deze ruimtebehoefte voor de energietransitie op kadegebonden terreinen.

Bureau Buiten (Vraagruiming haventerrein NZKG/MRA, 10-2019) schat tot 2040 voor circulaire economie en energietransitie een extra ruimtebehoefte aan haventerrein in van 168 tot 260 hectare. Ook in dit onderzoek wordt aangegeven dat het hier met name gaat om kadegebonden terreinen.

### *Projecten*

Het Noordzeekanaalgebied is essentieel voor de ontwikkelingen rond de energietransitie. Tata Steel heeft plannen opgesteld om CO<sub>2</sub> neutraal staal te produceren in 2050 waar CCUS en waterstof een grote rol in spelen. Om deze plannen te realiseren is een aantal projecten gestart in samenwerking met partners.

Ten eerste project Everest van Tata Steel. Bij het productieproces van staal komen gassen vrij die CO<sub>2</sub> bevatten. Tata Steel is van plan een CO<sub>2</sub> afvanginstallatie te bouwen. De afgevangen CO<sub>2</sub> kan vervolgens worden opgeslagen. In de tweede fase van het Everest project zet Tata Steel de resterende procesgassen (naast CO<sub>2</sub>) om in bruikbare grondstoffen voor de chemie.

Het tweede project is Athos, een samenwerkingsverband tussen Port of Amsterdam, EBN, GasUnie en Tata Steel. Athos ontwikkelt een veilige infrastructuur voor transport, hergebruik en opslag van CO<sub>2</sub>. Een ondergrondse leiding transporteert de CO<sub>2</sub> naar een compressorstation waar het op de juiste druk wordt gebracht en zal via een platform op zee vervolgens worden geïnjecteerd in lege olie- of gasvelden onder de Noordzee.

Tot slot speelt waterstof een sleutelrol in de transitie naar een duurzame economie. Daarom onderzoeken Nouryon, Port of Amsterdam en Tata Steel de vestiging van een waterstoffabriek van 100 megawatt in de MRA, project H2ermes. Hiermee kan met duurzame elektriciteit tot 15.000 ton groene waterstof per jaar worden geproduceerd. Het project H2ermes is belangrijk voor het verduurzamen van de staalproductie bij Tata Steel en daarmee een belangrijke innovatie in de gehele industrie. Ook maakt H2ermes groene waterstof beschikbaar voor de MRA via een waterstofleiding richting het havengebied.

## **5. Wonen**

Na een periode van weinig groei is de woningvoorraad in de periode 2016-2019 gegroeid met circa 26.100 woningen. De groei zat voornamelijk in Amsterdam, daar liep de groei ieder jaar op tot 2018, in 2019 is deze weer wat afgenomen. De groei in Velsen en Zaanstad was wisselend, maar is in 2019 gestegen ten opzichte van 2018. In Beverwijk was er tot 2019 sprake van een afname van de groei. In 2019 is de groei weer toegenomen.

### Groei van de woningvoorraad in de NZKG gemeenten 2016-2019

	2016	2017	2018	2019
Amsterdam	3.645	4.680	8.775	5.861
Beverwijk	260	83	91	123
Velsen	217	-123	216	312
Zaanstad	515	549	377	545
<b>Totaal NZKG</b>	<b>4.637</b>	<b>5.189</b>	<b>9.459</b>	<b>6.841</b>

Bron: CBS

Over de MRA-verstedelijingsstrategie heeft het BO Leefomgeving van 8-6-2020, een aantal afspraken gemaakt over de polycentrische en evenwichtige ontwikkeling van woningbouw en werkgelegenheid tot 2030 in samenhang met bereikbaarheid. Gezien de toegenomen woningbehoefte, moet er jaarlijks een productie van 17.500 woningen gerealiseerd worden. De meest recente prognoses wijzen op een nog grotere woningbehoefte tot 2030 dan de afgesproken 17.500 per jaar. Haven-Stad (40.000-70.000 woningen) en Achtersluispolder (8000 woningen) zijn transformatielocaties in het NZKG waarbij gekeken wordt of er mogelijkheden zijn om de woningbouw verder te versnellen dan wel te intensiveren.

Door BO MIRT van 20-11-2019 zijn uitgangspunten voor het verstedelijkingsconcept MRA vastgesteld. Hierin wordt onder andere aangegeven dat 'nieuwe plannen voor woningbouw die leiden tot transformatie en verlies aan bedrijventerreinen kunnen als voldoende ruimte voor bedrijvigheid beschikbaar is.'

In de Visie NZKG 2040 is overeengekomen dat deze transformatiegebieden onder voorwaarden kunnen worden ontwikkeld. Een daarvan is het in acht nemen van de behoefte aan haventerrein op dat moment (p.47).

Uit de jaarlijkse Monitor Woningbouw 2020 van de provincie Noord-Holland blijkt dat de gemeenten in het NZKG gezamenlijk genoeg plannen op papier hebben om te voldoen aan de woningbehoefte tot 2040 in het Noordzeekanaalgebied. Afgezien van Amsterdam is het voor de overige gemeenten in het Noordzeekanaalgebied zaak dat op korte termijn zachte plannen omgezet worden in harde plannen, om tot 2025 te kunnen voorzien in de groei van de woningbehoefte.

### Woningbehoefte 2020-2040 en plancapaciteit in NZKG

	Woningbehoefte			Plancapaciteit		
	2020-2025	2020-2030	2020-2040	Netto	Waarvan hard	Waarvan zacht
Amsterdam	25.700	51.300	96.000	226.600	55.500	171.100
Beverwijk	700	1.100	1.700	2.900	300	2.600
Velsen	1.000	1.600	2.800	3.000	600	2.400
Zaanstad	3.600	7.100	12.600	23.800	1.900	21.900
<b>Totaal NZKG</b>	<b>31.000</b>	<b>61.100</b>	<b>113.000</b>	<b>256.300</b>	<b>58.300</b>	<b>197.900</b>

\* Getallen zijn afgerond op honderdtallen. Hierdoor kan het voorkomen dat getallen niet precies bij elkaar optellen (of overeenkomen met andere tabellen).

Bron: Provinciale Bevolkingsprognose 2019-2040. RIGO; monitor Plancapaciteit.

## 6. Klimaat adaptief waterbeheer

In het samenwerkingsverband Toekomstbestendig Watersysteem ARK-NZK (TB) zijn de volgende organisaties aangesloten: de provincies NH en UTR, de waterschappen Hollands Noorderkwartier, Amstel Gooi en Vecht, Rijnland, Stichtse Rijnlanden en Rijkswaterstaat. Het doel van de samenwerking is het toekomstbestendig maken van het watersysteem in West-Nederland door het vergroten van de robuustheid ervan, voor wat betreft



wateroverlast, watertekort en het tegengaan van verzilting. Bovendien willen de organisaties in flankerende beleidsterreinen, zoals de ruimtelijke ordening de notie agenderen dat 'water sturend' is en randvoorwaarden stelt aan ruimtelijke ontwikkelingen in het stedelijk en landelijk gebied'.

Ruimtelijke doelen en besluiten neemt TB zelf dus niet. Wel gebruiken de organisaties hun beleidsinstrumenten om het principe van 'water stuurt' in de ruimtelijke ontwikkeling in te bedden. Behalve bijvoorbeeld het hanteren van de watertoets zal TB ook in een zo vroeg mogelijk stadium van plan- en projectontwikkeling genoemd principe inbrengen. Dit gebeurt bijvoorbeeld bij de POVI, MRA en nu ook de NOVI-NZKG.

Bij de oprichting van TB in 2018 is op directieniveau vastgesteld dat TB de samenhang wil bewaken en de systeem brede blik wil gebruiken in (aanleg)projecten en bij het waterbeheer in het ARK-NZK gebied. Ook is de ambitie uitgesproken dat we eraan werken dat er erkenning en acceptatie komt dat niet alles meer overal kan en dat er grenzen zijn aan wat er mogelijk is [met het watersysteem]. Niet alle ontwikkelingen kunnen gemitigeerd worden waardoor niet alles kan blijven zoals het is.

Recent is opnieuw aangegeven dat 'Water sturend is in de ruimtelijke processen, onder meer door de Deltacommissaris vanuit het Deltaprogramma en ook is het opgenomen in het concept Nationaal Waterplan; 'water is leidend'.

Binnen TB worden momenteel diverse onderzoeken uitgevoerd. De resultaten daarvan worden in de loop van 2021 verwacht. Deze onderzoeken zijn erop gericht om rekening te houden met toekomstige ontwikkelingen en het verlagen van de faalkans. Hierbij is met name de verwachte zeespiegelstijging een belangrijke trigger.

Binnen TB wordt gewerkt aan onderzoeken op het gebied van:

- Zoekgebieden (van ca. 10 miljoen m<sup>3</sup> rondom het NZK/ARK-gebied) voor de piekberging van water;
- Aanpassingen van de gemaalcapaciteit in het ARK-NZK-gebied;
- De noodzaak voor alternatieve afvoerroutes, zoals bijvoorbeeld het Markermeer;
- Toepassingen van flexibel peilbeheer op het ARK- en het NZK-kanaal tot bijvoorbeeld incidentele peilverhogingen (tot + 0,20 m NAP), met o.a. gevolgen voor de hoogte van waterkeringen;
- Verzilting van bijv. het ARK in met name droge tijden;
- En versterking van de relatie met het MRA Verstedelijkingsstrategie, zodat ruimtelijke ontwikkelingen 'waterneutraal' kunnen worden uitgevoerd. Daarmee wordt bedoeld dat ruimtelijke vraagstukken toekomstbestendig worden ontwikkeld tegen bijvoorbeeld eventuele wateroverlast, zodat er geen extra watervraag wordt gecreëerd.

Door binnen TB over dit type vraagstukken na te denken en de samenwerking met o.a. het NOVI-gebied NZKG op te zoeken, ontstaan de volgende kansen:

- Bekijken of de juiste gebruiksfuncties momenteel op de juiste locaties gepositioneerd zijn;
- Het vanuit TB agenderen van ruimtelijke claims en het voeren van het juiste gesprek hierover 'water wordt sturend in plaats van volgend';
- Het borgen dat zowel op de korte als de lange termijn (na 2050) de juiste discussies worden gevoerd, niet alleen qua watervraagstukken en ruimtelijke ontwikkelingen, maar ook vanuit economisch oogpunt.

## **7. Milieukwaliteit, leefbaarheid- en gezondheidsaspecten**

Sommige aspecten van leefbaarheid en gezondheid zijn feitelijk meetbaar en daarvoor gelden wettelijke normen (geluid, externe veiligheid, luchtkwaliteit). Voor andere aspecten zijn slechts richtwaarden van toepassing (geur). Leefbaarheid gaat ook over de beleving en de waardering van de gebruikers voor hun omgeving. Er is in het NZKG al



veel beleid vastgesteld en onderzoek verricht. Hieronder staat beleid en onderzoek genoemd, dat recent zijn gepubliceerd maar ook die in de planning staan.

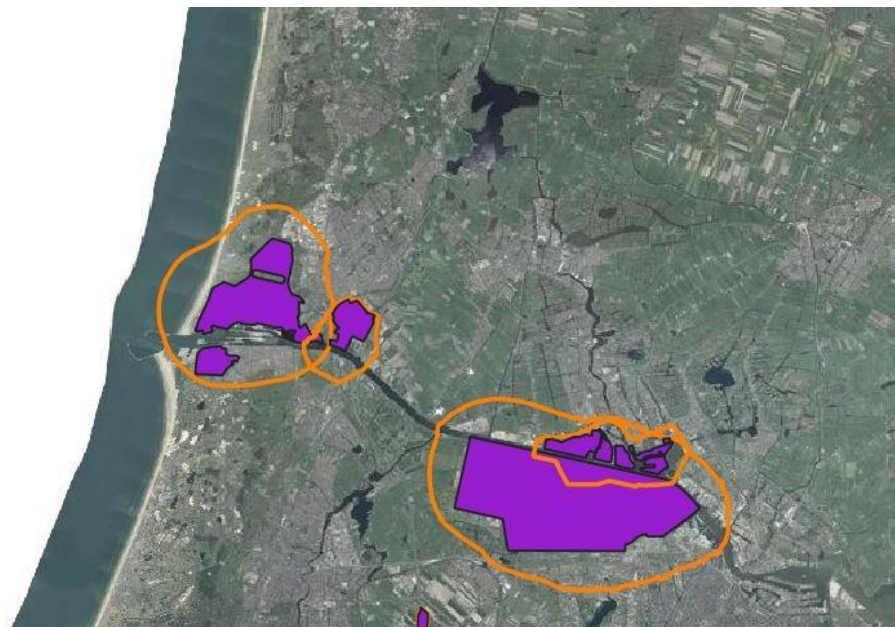
### *Geluid*

In de Visie NZKG 2040 zijn de vastgestelde geluidscontouren opgenomen met de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A), een indicatieve 55 dB(A) als contour tot waar woningbouw mogelijk is (maximale wettelijke ontheffing voorkeursgrenswaarde). Ook is aangegeven waar de locaties zijn binnen de 55 dB(A), waar woningbouw mogelijk gemaakt kan worden via inrichting/afscherming of door gebruik te maken van wettelijke uitzonderingsmogelijkheden, waarbij onder strikte voorwaarden een hogere belasting op de gevel (tot 60dB(A)) kan worden geaccepteerd. Dit kan leiden tot aanpassing van de huidige wet- en regelgeving.

In het NZKG hebben zich in 2019 geen wijzigingen in de juridische geluidscontouren voorgedaan ten opzichte van de vorige meting, behoudens een paar correcties. De geluidscontouren en begrenzingen van een aantal gezoneerde industrieterreinen zijn in overeenstemming gebracht met de gegevens op ruimtelijke plannen.

### Legenda

-  Gezoneerd industrieterrein
-  Grens geluidzone



Kaart: gezoneerde industrieterreinen en 50 dB(A) contouren (Bron: Ruimtelijke plannen.nl)

### *Externe veiligheid*

Bij externe veiligheid gaat het om het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR).

**Plaatsgebonden risico** Binnen de PR  $10^{-6}$ -contour mogen geen kwetsbare objecten (o.a. woningen, grote kantoren en winkelcomplexen) gerealiseerd worden. In principe mogen beperkt kwetsbare objecten wel binnen de PR  $10^{-6}$ -contour, behalve als daar zeer gewichtige redenen voor zijn. Hiervoor moet altijd een bestuurlijke afweging gemaakt worden.

**Groepsrisico** Binnen zogenaamde invloedgebieden van activiteiten met gevaarlijke stoffen wordt het groepsrisico bepaald, waarvoor oriëntatiewaarden gelden. Met de invoering van de Omgevingswet vervalt deze benadering. In plaats daarvan wordt gewerkt met aandachtsgebieden. Zowel onder het huidige stelsel als onder de Omgevingswet maakt het bevoegd gezag een afweging over het groepsrisico.

### Aandachtsgebieden

Met de komst van de Omgevingswet verandert de term externe veiligheid naar Omgevingsveiligheid. De Omgevingswet beoogt specifiek mensen in gebouwen te beschermen tegen ongevallen met gevaarlijke stoffen, omdat de meeste mensen zich voor het grootste deel van de dag binnenshuis bevinden. Nieuw is het instrument aandachtsgebieden in de wetgeving onder Omgevingsveiligheid. Dit is een nieuwe manier van omgaan met het groepsrisico.

Aandachtsgebieden zijn gebieden waar mensen binnenshuis, zonder aanvullende maatregelen, onvoldoende beschermd zijn tegen de gevaren die in de omgeving kunnen optreden. Deze gebieden maken direct zichtbaar welke levensbedreigende gevolgen in de omgeving kunnen optreden en waar minimaal aandacht moet worden besteed aan extra bescherming. Voor aandachtsgebieden wordt onderscheid gemaakt tussen drie soorten gevaren voor de omgeving: warmtestraling (brand), overdruk (explosie) en concentratie giftige stoffen in de lucht (gifwolk). Voor de toekomstige Seveso-inrichtingen<sup>13</sup> ofwel de huidige BRZO<sup>14</sup>-bedrijven waarvoor de provincie bevoegd gezag is zijn de aandachtsgebieden beschikbaar, maar nog niet allemaal goedgekeurd vanwege discussie over juridische status van de aandachtgebieden en wijze van berekenen. Voor de niet-BRZO bedrijven waarvoor geen vaste afstanden gelden komen de aandachtgebieden beschikbaar in het eerste kwartaal van 2021.

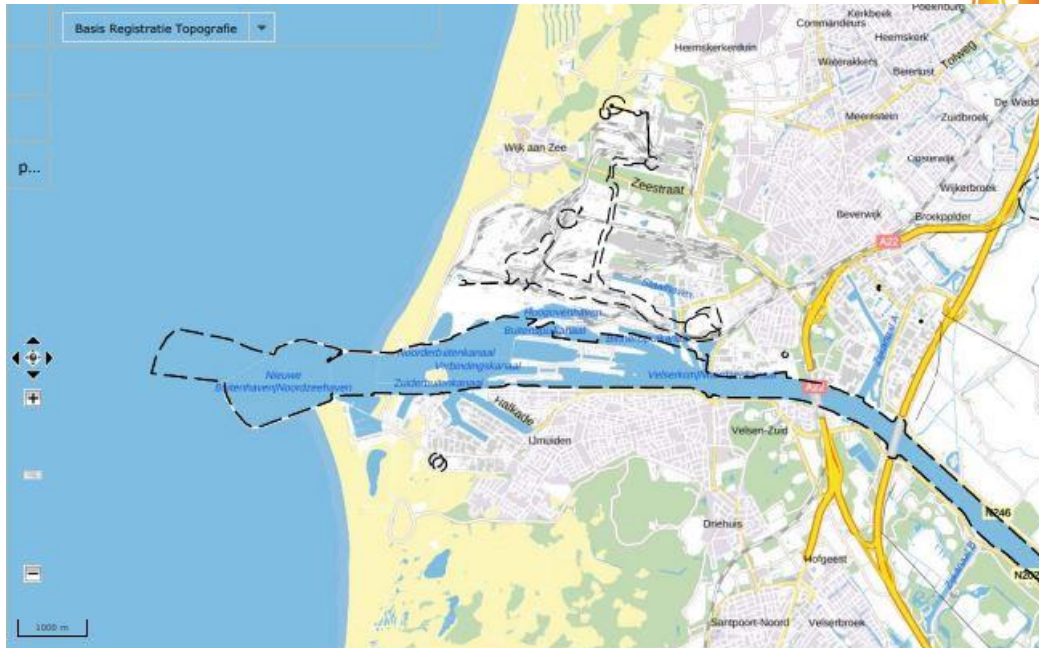


Kaart: plaatsgebonden risico PR  $10^{-6}$ -contouren haven Amsterdam, Bron Risicokaart.nl

<sup>13</sup> Inrichting met een milieubelastende activiteit, met nadelige gevolgen voor omgevingsveiligheid vanwege aanwezigheid van gevaarlijke stoffen. Afhankelijk van aard en hoeveelheid stoffen worden inrichtingen ingedeeld als lagedrempel of hogedrempel bedrijven

<sup>14</sup> Bedrijven die vallen onder Besluit Risico's Zware Ongevallen. Deze bedrijven moeten aan strenge veiligheidseisen voldoen om zware ongevallen te voorkomen.





Kaart: plaatsgebonden risicocontour PR  $10^{-6}$ -contouren IJmond, Bron Risicokaart.nl

### Luchtkwaliteit

De Wet Milieubeheer hoofdstuk 5, titel 5.2 geeft aan welke normen voor luchtkwaliteit in de buitenlucht van toepassing zijn in Nederland en waar deze normen getoetst dienen te worden. De luchtkwaliteit (fijnstof (PM<sub>10</sub>) en stikstof) in de IJmond is niet in een contour vastgelegd maar vormt een belangrijk aandachtspunt in relatie tot mogelijkheden voor woningbouw en economische ontwikkeling (inclusief groei van de ladingstromen). De IJmond voldoet aan de wettelijke emissienorm voor fijnstof en stikstofdioxide.

De luchtkwaliteit in de IJmond is de afgelopen jaren verbeterd. De datarapporten van het meetnet in de IJmond laten sinds 2012 een dalende trend in PM<sub>10</sub> (fijnstof) zien. Echter, de huidige berekeningen voor 2019 wijzen in de regio IJmond overschrijdingen uit van de etmaalnorm en jaarnorm fijnstof. Deze overschrijdingen doen zich voor bij het sluisencomplex in Velsen, Noordersluisweg. In dit gebied zijn de concentraties hoog voornamelijk ten gevolge van industriële emissies. Deze overschrijdingen werken ook door in de prognoses voor 2020 en 2030. Er is sprake van een (dreigend) knelpunt voor deze jaren (NSL monitoringsrapportage 2020).

In opdracht van Port of Amsterdam doet de GGD metingen naar de luchtkwaliteit. Hoewel hieruit blijkt dat deze in het havengebied ruim aan de Europese normen voldoet, wil Port of Amsterdam samen met de branche de emissie van scheepvaart verder terugdringen en de milieu-impact ervan verkleinen. In de Visie Schone Scheepvaart van Port of Amsterdam staan de ambities en concrete acties beschreven voor de periode tot 2021 en een visie voor 2030. De Port of Amsterdam zet in op het stimuleren van schone brandstoffen, door korting te geven op het havengeld. Scheepvaart valt niet onder het Klimaatakkoord. Afspraken met betrekking tot de milieu uitstoot van schepen worden internationaal gemaakt in de International Maritime Organization (IMO).

In het Schone Luchtakkoord (jan. 2020) wordt er uitvoering gegeven aan maatregelen voor het verbeteren van de luchtkwaliteit, waarbij gezondheid een veel prominentere plek in het luchtbeleid krijgt. In het NZKG is dit, naast het Rijk, ondertekend door de provincie NH en alle gemeenten, met uitzondering van de gemeente Haarlemmermeer. De regionale uitwerking van het Schone Luchtakkoord krijgt vorm in de "aanpak gezondheid en luchtkwaliteit IJmond" waar de IJmondgemeenten en provincie samen aan werken (dit is de opvolger van de "Visie Luchtkwaliteit Ruimte voor Schone Lucht" van de IJmond gemeenten). Dit betreft het decentrale uitvoeringsplan voor de gemeenten. Voor de provincie is het programma gezonde leefomgeving het decentrale uitvoeringsplan.

Voorafgaand aan het Schone Lucht Akkoord is de Green Deal Zeevaart, Binnenvaart en Havens door bedrijfsleven en overheden ondertekend.

Het RIVM heeft in december 2019 en januari 2020 gemeten hoeveel ultrafijn stof (UFP) in het IJmondgebied in de lucht zit (Verkenning meting aan Ultra-fijnstof in het IJmondgebied, 2020). Ultrafijn stof is het aantal zeer kleine deeltjes in de lucht (kleiner dan 0,1 µm). Ultrafijn stof komt in het algemeen van industrie, weg- en vliegverkeer en scheepvaart. Het onderzoek richtte zich op de hoeveelheid ultrafijn stof in IJmuiden, Wijk aan Zee en Beverwijk. Daarbij keken de onderzoekers of er verschillen zijn tussen plekken, tijdstippen en weersomstandigheden. Omdat dit verkennende metingen zijn geweest, worden er in dit rapport geen uitspraken gedaan over gezondheidseffecten. Tijdens de meetperiode kwam de wind vooral uit het zuiden en zuidwesten. Dit heeft invloed op de meetresultaten. Gemiddeld zijn in Wijk aan Zee de meeste ultrafijne stofdeeltjes gemeten. De aantallen ultrafijne stofdeeltjes zijn dan bijna vergelijkbaar met een drukke straat in de stad. In IJmuiden is het minste ultrafijn stof gemeten.

Het Programma Tata Steel 2020-2050, Samenwerken aan een gezonde en veilige IJmond (nov. 2020) is opgesteld door de provincie NH en de 3 IJmondgemeenten. Het programma richt zich op de effecten van Tata Steel en Harsco Metals op de gezondheid en veiligheid in de IJmond. Doel is het zoveel mogelijk verminderen van de negatieve effecten (stikstofoxiden, Zeer Zorgwekkende Stoffen, geur, grof en ultra fijn stof, geluid, externe veiligheid) van Tata Steel op de gezondheid en veiligheid in de IJmond, door het formuleren en uitvoeren van een samenhangend pakket aan bestaande en nieuwe acties. Hierbij wordt niet alleen gekeken naar het behalen van de milieunormen, maar ook naar een voortdurende verbetering van het leefmilieu. Er lopen reeds onderzoeken en er zijn monitorsystemen (bijvoorbeeld project Hollandse Luchten) die de emissies en geuroverlast van Tata Steel meten. Eén van de sporen waarop ingezet wordt is het versterken van de uitvoering van de vergunningverlening, toezicht en handhavingstaken. De ambitie van de provincie NH is om een goede balans tussen leefbaarheid en economische ontwikkeling te vinden. (Omgevingsvisie NH2050, pag. 18) Een belangrijk aspect van de leefbaarheid is een goede kwaliteit van de fysieke leefomgeving. In het NZKG gaat het om luchtkwaliteit, geur, geluid, omgevingsveiligheid (gevaarlijke stoffen, brand en explosiegevaar) en waterveiligheid. Ook aspecten die te maken hebben met het watersysteem, klimaatbestendigheid, ruimtelijke (landschappelijke) kwaliteit en natuur spelen een rol. De provincie spant zich in om uiterlijk in 2027 te voldoen aan de KRW-normen (Europees Kaderrichtlijn Water) en in 2050 te voldoen aan de WHO-normen voor luchtkwaliteit.

De provincie is verantwoordelijk voor de vergunningverlening op grond van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) aan een aantal bedrijven. Eén van de te beoordelen aspecten is geurhinder in de omgeving van het bedrijf. De provincie stelt bij vergunningverlening het acceptabel geurhinder vast conform de beleidsregel beoordeling geurhinder inrichtingen provincie Noord-Holland. Ook beschikt de provincie over een e-nose netwerk onder andere langs het Noordzeekanaalgebied, Amsterdam-Rijnkanaal en in de IJmondregio. In 2020 bestond het netwerk uit ruim 100 eNoses. Dit netwerk wordt gebruikt om de geurhinder in beeld te brengen.

Ook de gemeente Zaanstad heeft geurbeleid. Het doel van het Zaanse geurbeleid is de geurhinder in Zaanstad te beperken waardoor de kwaliteit van de leefomgeving verbetert. Het geurbeleid is erop gericht om het bestaande niveau van geurhinder te verminderen en nieuwe geurhinder te voorkomen. Daarbij zijn doelen gesteld die gehaald kunnen worden, ten aanzien van bedrijven en ten aanzien van ruimtelijke ontwikkelingen.

Het Programma Gezonde Leefomgeving van provincie NH (2020) is een ontwikkelprogramma met een doorlooptijd van (voorlopig) 4 jaar die vrijwillig is opgesteld om haar beleid vorm te geven, in het licht van de nieuwe Omgevingswet. De provincie streeft ernaar om een fysieke leefomgeving te creëren die gezond is voor haar inwoners en die een gezonde leefstijl stimuleert. Om een gezonde leefomgeving te



realiseren, wordt een koppeling tussen de thema's gezondheid en (leef)omgeving gemaakt. Een gezonde leefomgeving is een woon-werkomgeving waar je zo min mogelijk wordt blootgesteld aan ongezonde stoffen en veiligheidsrisico's en die gezond gedrag stimuleert. Het wordt in vier sporen uitgewerkt: reguleren, onderzoek en monitor, maatregelen en afwegingsmethodiek. Bij dit laatste gaat het om een methodiek te ontwikkelen waarbij de totale omgevingskwaliteit wordt meegenomen. Er is een begroting gemaakt waarbij naast de reguliere milieubegroting, een Leefbaarheidsfonds van 13,2 mln beschikbaar is gesteld voor de periode 2020-2023.

Er wordt in het kader van de NOVI een Programma Gezonde Leefomgeving opgestart. Dit programma focust zich vooral op het faciliteren van decentrale overheden en GGD's bij het realiseren van een leefomgeving die door zijn inrichting de gezondheid bevordert en door een goede kwaliteit de gezondheid beschermt.

In 2016 is in opdracht van Bestuursplatform NZKG een leefbaarheidsonderzoek uitgevoerd (Leefbaarheid in het NZKG, de beleving volgens de gebruikers, RIGO 2017) onder de bewoners van het NZKG. Een van de conclusies is dat een groot deel van de bewoners (76%) tevreden of zeer tevreden is met hun leefomgeving. Er wordt wel overlast ervaren, veroorzaakt door de nabijheid van industrie en bedrijven, vooral stof (met name in IJmond 30%) en geur (met name in IJmond en Zaanstad Nieuw-West 20%). Er is maar een relatief beperkte groep die geluidsoverlast ervaart van de industrie (12%). Niet alleen de ligging van de wijk, maar ook de specifieke ligging van de woning is van significante invloed op de overlast. Hoe dichter men bij een bedrijventerrein woont, hoe vaker men overlast ervaart. Toch blijkt dat overlast van de bedrijven maar van zeer beperkte invloed is op de algemene waardering van de woonomgeving. Andere factoren, zoals de kwaliteit van de woning en de sociale samenhang in de wijk blijken veel sterker samen te hangen met een positief of negatief oordeel over de woonomgeving. Planning is om in de loop van 2021 het onderzoek te herhalen.

#### *Onderzoeken naar de gezondheid inwoners IJmond*

De provincie en de IJmondgemeenten hebben het RIVM gezamenlijk opdracht gegeven voor een breed gezondheidsonderzoek in de IJmond. De onderzoeksofzet is gebaseerd op ongeveer 300 vragen van bewoners die zijn gesteld na het eerste RIVM onderzoek naar de zogenoemde grafietregens. Een groot deel van die vragen is reeds beantwoord. Voor vragen die nader onderzoek vereisen heeft het RIVM opdracht gekregen voor een gezondheidsonderzoek. Het onderzoek bestaat uit opeenvolgende fases, de totale doorlooptijd is van 2020-2022. Voor de uitvoering van het onderzoek wordt gewerkt met een klankbordgroep met bewonersvertegenwoordiging. Dit onderzoek loopt nog. Om de vier jaar worden gezondheidsaspecten in de IJmond gemonitord (uitgevoerd door GGD-Kennemerland, samen met RIVM). In 2012 was de eerste monitor. In de samenvattende rapportage 'Gezondheid in de IJmond 2016, Monitor van hinder, bezorgdheid, chronische aandoeningen en medicijngebruik in relatie tot luchtkwaliteit' (GGD-Kennemerland 2018) wordt geconcludeerd dat de luchtkwaliteit in de IJmond licht is verbeterd. De ervaren geluidhinder, hinder van stof, roet, rook en bezorgdheid over de industrie in de IJmond zijn sinds 2012 grotendeels gelijk gebleven. In de IJmond en het hoogst belaste gebied vlak rondom de industrie, is de geurhinder verminderd. Voor chronische gezondheidsaandoeningen zoals luchtwegklachten en hart- en vaatziekten zijn er in beperkte mate aanwijzingen voor een samenhang met het wonen in de gebieden met een hoge belasting van fijn stof. Deze samenhang is niet sterker dan wat op basis van de milieubelasting in het hoger belaste gebied rondom de industrie in de IJmond wordt verwacht. De derde ronde van de Gezondheidsmonitor is in het najaar 2020 gestart. De rapportage wordt begin 2022 verwacht.

Het Kanker Incidentie en prevalentie Onderzoek (KIO) door GGD Kennemerland is in 2020 gepubliceerd. Het onderzoek gaat over de incidentie en prevalentie van kanker in de 9 gemeenten van GGD regio Kennemerland van 2004 – 2018. In 2007 is een

vergelijkbaar onderzoek uitgevoerd voor de periode 1989 – 2003. Uit dit onderzoek komt naar voren dat bepaalde vormen van kanker vaker voorkomen dan gemiddeld, waaronder longkanker in Beverwijk. Eén van de aanbevelingen uit het onderzoek is om onderzoek te doen naar maatregelen om de luchtkwaliteit verder te verbeteren en de blootstelling aan luchtverontreiniging te verminderen.

## 8. Landschap, natuur en recreatie, cultureel erfgoed

### *Landschap, natuur en recreatie*

Het NZKG maakt onderdeel uit van het metropolitaans landschap, met een grote diversiteit van ecologische, recreatieve en cultuurhistorische waarden. In de Omgevingsvisie NH2050 staat 'het behoud en versterken van het landschap' als ambitie omschreven. Het landschap is cruciaal voor het vestigingsklimaat en het woon- en leefmilieu in de metropool.

In en grenzend aan het NZKG zijn gebieden door de provincie NH aangewezen als Bijzonder Provinciaal Landschap (BPL): Spaarnwoude en omgeving, Zuid-Kennemerland en Assendelft en omgeving. Het Bijzonder Provinciaal Landschap (BPL) is het regime voor bescherming en waar mogelijk versterking en ontwikkeling van gebieden in Noord-Holland die landschappelijk, aardkundig, ecologisch of cultuurhistorisch van bijzondere waarde zijn. Het BPL is beschreven in kernkwaliteiten per deelgebied. In het BPL zijn ruimtelijke ontwikkelingen, met uitzondering van nieuwe stedelijke ontwikkelingen, toegestaan wanneer de beschreven kernkwaliteiten niet worden aangetast.

In het recreatiegebied Spaarnwoude ligt de Houtrakpolder. Zowel in de Visie NZKG2040 (pag. 37) als in de Omgevingsvisie NH2050 (pag. 38) is de Houtrakpolder, onder voorwaarden, opgenomen als een strategische reservering voor havenareaal. De verloren gegane natuur moet worden gecompenseerd<sup>15</sup>.

De duinen zijn aangewezen als Natura2000 en zijn opgenomen in het Natuurnetwerk Nederland (NNN). Ook delen van de binnenduinrand, de strandvlakten en strandwallen maken deel uit van NNN en/of Natura2000.

De kleirijke polders (onder andere de Wijkermeerpolder) ten noorden van het Noordzeekanaal behoort tot het landschap van het Oer-IJ. Een beperkt deel van het poldergebied is NNN: natuurgebied Noorderveen aan de noordoostzijde, een paar gebieden aan de zuidoostzijde en een strook tussen de liniedijk en de A9.

Natura2000-gebieden en NNN hebben een eigen beschermingsregime.

### *Cultureel erfgoed*

In 1992 ondertekende Nederland het Werelderfgoed verdrag en de daarbij behorende Werelderfgoedlijst, vastgelegd door Unesco. De Stelling van Amsterdam maakt, als één van de tien Nederlandse Unesco-werelderfgoederen, onderdeel uit van de Werelderfgoedlijst en doorkruist het havengebied in noord-zuidelijke richting. In de Omgevingsverordening NH2020 (Afdeling 4.6), zijn regels opgenomen gericht op het behoud van het cultureel erfgoed.

In het Uitvoeringsprogramma Stelling van Amsterdam en de Nieuwe Hollandse Waterlinie 2017-2020 staat beschreven hoe de objecten en het landschap waaruit het Werelderfgoed bestaat (waaronder de liniedijk, de forten en ook de accessen en schootsvelden van de forten) vastgelegd zijn bij Unesco. Er geldt een eigen beschermingsregime. De provincie Noord-Holland is verantwoordelijk voor een goed behoud en beheer van deze objecten en het tussenliggend gebied. De voorgenomen

<sup>15</sup> De gemeente Haarlemmermeer heeft aangegeven dat zij De Houtrakpolder niet bestemmen voor uitbreiding van havenactiviteiten.

nieuwe weg die A8 en A9 verbindt, zal de Stelling van Amsterdam doorkruisen. Hiervoor is een landschapsplan in de maak.

## 9. Stikstof

Met betrekking tot stikstofdepositie zijn er, net als elders in Nederland, problemen omdat het gebied op slot zit. De provincie NH onderkent dit probleem en heeft hiervoor een speciale stikstofafel industrie/haven opgericht met als doel om met de meest betrokken actoren te bezien hoe een en ander is op te lossen.

Sinds 29 mei 2019 bestaat het landelijke Programma Aanpak Stikstof (PAS) niet meer, waardoor de vergunningverlening op grond van de Wet natuurbescherming (Wnb) in het hele land op slot is gezet. In Westpoort en Hoogtij loopt vergunningverlening hierdoor stroef. Vergunningverlening is in principe wel mogelijk, maar de stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden moet onder de 0,0049 mol/ha/jr blijven. Hierbij mag men gebruik maken van intern of extern salderen op basis van de beleidsregel van de provincie. Het voordeel voor het NZKG hierbij is dat de scheepvaart in het gebied al is toegestaan door de Wnb-vergunning voor de Zeetoegang IJmond. Bedrijven met scheepvaart hebben voor zee- en binnenvaart hierdoor geen extra depositie die nog beoordeeld dient worden. De provincies zijn trekker van de gebiedsgerichte aanpak en beslissen naar welke projecten eventuele "stikstofruimte" die vrij komt door maatregelen (zoals snelheidsverlagingen) toe gaat en welke projecten juist meer maatregelen moeten nemen. Op rijksniveau is overeengekomen dat de voorrang aan woningbouw en infrastructuur wordt gegeven. Het Rijk werkt nu aan legalisering van meldingen die zijn gedaan onder het PAS. Het Rijk werkt ook aan de realisatie van een drempelwaarde voor activiteiten of projecten die een beperkte depositie veroorzaken. Tevens is een Regionaal Stikstof Registratie Systeem in ontwikkeling, waarbij vrijkomende stikstofruimte geborgd kan worden.

Voor de bedrijven in het NZKG betekent dit dat zonder stikstofruimte nieuwe activiteiten of vestigingen niet mogelijk zijn. Voor de havens in het NZKG heeft dit met name impact op de verduurzamingsambities van bedrijven die hier gevestigd zijn, aangezien zij nu niet meer in aanmerking kunnen komen voor een vergunning ondanks dat deze activiteiten op termijn bijdragen aan een verlaging van de CO<sub>2</sub> en stikstofuitstoot.

### Projecten die geen vergunning kunnen krijgen

- Verscheidene circulaire bedrijven die bv grondstoffen of energie uit plastics halen, met bio-energy werken uit oud hout etc. Nieuwe bedrijven in deze sector hebben een probleem, maar ook uitbreidingen uit deze sector om een Wnb-vergunning te krijgen. Hierbij gaat het om ongeveer 6 nieuwe vestigingen die al twee jaar op een vergunning wachten en niet kunnen starten of uitbreiden.
- Voor verscheidene bedrijven die met energietransitie bezig zijn (denk aan productie waterstof, biomethanol of andere energiedragers) wordt het lastig een Wnb-vergunning te krijgen.
- Verplaatsingen bedrijven uit andere industrieterreinen vanwege woningbouw, zoals vanuit Zaanstad of vanuit de Coen- en Vlothaven. Salderen met de oude locatie lukt niet vanwege de afstand met de nieuwe locatie.
- Overige bedrijvigheid, bv uit de jachtenbouw of bedrijven die railinfra willen aanleggen op het terrein.
- Energiehaven in IJmuiden nabij Zeesluis. Er worden oplossingen (zoals een koepelvergunning) verkend door de provincie.
- Ontgassingsinstallatie in Westpoort (om schepen te kunnen laten ontgassen vanwege het provinciaal verbod op varend ontgassen)
- Bedrijven die een melding hebben gedaan en inmiddels willen uitbreiden, kunnen niet uitbreiden. Hiervan zit een aantal bedrijven in de knel.

### **Wel vergund het afgelopen jaar**

- De oudere bedrijven die er al vanaf 2004 of eerder zaten (met name oostkant haven) hebben vaak een referentiesituatie waardoor ze wel een vergunning kunnen verkrijgen.
- De bedrijven die het gelukt is om onder de 0,005 mol/ha/jr te blijven zijn hele nieuwe bedrijven die alles kunnen elektrificeren (onderstations is een aandachtspunt) of kleine bedrijfjes, of bedrijven die afhankelijk zijn van scheepvaart (is reeds vergund in zeetoegang IJmond) en verder weinig transport hebben.
- Verder zijn er op Hoogtij nog een aantal nieuwe ontwikkelingen. Verschillende bedrijven zijn in staat geweest om onder de 0,005 mol/ha/jr te blijven behalve in de bouwfase. Deze bedrijven hebben met behulp van de ecologische toets een vergunning ontvangen.