



RUI13/016

VOORDRACHT VISIE NOORDZEEKANAALGEBIED 2040

Aan de raad,

Inleiding.

In opdracht van de Stuurgroep Noordzeekanaalgebied is onder leiding van de provincie Noord-Holland gewerkt aan een integrale visie voor het gehele Noordzeekanaalgebied. Daarbij is een serieuze poging gedaan het gebied te benaderen vanuit een andere invalshoek dan de dominante havenontwikkeling alleen. Op het gebied wordt van verschillende kanten druk uitgeoefend en liggen ruimteclaims in het verschiets. Deze claims hebben niet uitsluitend betrekking op haven- en industriegebied, maar ook op leefbaarheid, woningbehoefte, milieu, leefomgeving, recreatie voor de nog steeds groeiende bevolking in de Metropoolregio Amsterdam. In dit dynamische gebied ligt het Recreatiegebied Spaarnwoude en de voormalige Rijks- (inmiddels Provinciale-) bufferzone Amsterdam-Haarlem.

Voor het samenstellen van de visie zijn eerst onderzoeken gedaan naar economische gegevens en ontwikkelingen (Buck Consultants International) en mogelijke scenario's van ontwikkeling binnen het gebied (Decisio). Deze stukken zijn als bijlage toegevoegd. De scenario's zijn opgezet als hulpmiddel om beter greep te krijgen op mogelijke ruimtelijke ontwikkelingen. Aan de scenario's hoeft in dat verband geen zelfstandige beleidsmatige betekenis te worden toegekend. Dat ligt anders voor de visie. In de visie wordt getracht diverse ontwikkelingen in samenhang te bezien en daarover bestuurlijk afspraken te maken. Dat is ten dele gelukt. Uitgangspunt is dat de visie een bijdrage moet leveren aan de concurrentiepositie van de Metropoolregio Amsterdam. In het definitieve stuk is dat doorvertaald in een 'zo groot mogelijke' bijdrage. Daarbij kan de constatering niet worden vermeden dat een grote component van de visie wordt gevormd door de wens een toekomstperspectief te bieden aan de havens in het gebied op langere termijn. Het nieuwe aan deze visie is dat daarbij aandacht wordt besteed aan een aantal belangrijke ruimtevragers in het gebied en de wijze om daarvoor mogelijkheden in stand te houden. De bekende methode om in verband met de behoefte van een deelbelang een deelafweging te maken is daarmee voorzichtig verlaten. Niettemin neemt het belang van havengerelateerde bedrijvigheid een overwegende positie in de besluitvorming in.

Een en ander betekent dat voor het Noordzeekanaalgebied een industriële ontwikkeling wordt voorzien en dat de provincie mede aan de hand van dit stuk invulling geeft aan het voornemen dat is vastgelegd in de Provinciale Structuurvisie en de Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie om een keuze te maken voor havenontwikkeling op de langere termijn. Op basis van de genoemde provinciale beleidsstukken wil de provincie een keuze maken tussen drie mogelijke uitbreidingslocaties voor havens in de regio: de Wijkermeerpolder, de Houtrakpolder en Buitengaats.

De Visie en het Besluit als vastgelegd door de Stuurgroep.

De visie is als bijlage bij dit voorstel gevoegd. In hoofdlijn wordt in de visie de keuze gemaakt om het bestaande havengebied in ruime zin, dus tot en met de sluis, te intensiveren. Daarbij wordt ervan uitgegaan dat verduurzaming en innovatie op termijn gaat leiden tot terugdringen van de geluidcontouren. Pas als het bestaande havenareaal voldoende intensief wordt gebruikt, wordt een keuze gemaakt voor uitbreiding van nieuw haventerrein. De stuurgroep gaat ervan uit dat de Houtrakpolder hiervoor als gebied wordt gereserveerd. De Wijkmeerpolder en Buitengaats worden om diverse redenen als reservering geschrapd. De reservering van de Houtrakpolder moet gepaard gaan aan een zinvol gebruik van de polder tot het moment dat het voor Haven wordt aangewezen, maar ook met een afdoende compensatie voor leefbaarheid, natuur en kwalitatief hoogwaardig recreatiegebied. Daarbij wordt aangetekend dat het hier gaat om leefbaarheid voor de recreërende inwoners van Haarlem en Amsterdam, als ook de leefbaarheid voor de bewoners van de gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude.

Naast de visie speelt tegelijkertijd de wens tot aanpassing van de bestaande geluidcontour rond Westpoort, die milieutechnisch vol is geraakt, zodat bestaand nog niet in gebruik zijnd bedrijventerrein vrijwel niet meer kan worden uitgegeven aan geluid producerende bedrijven. Om die reden was een apart traject gestart teneinde de bestaande geluidzone rond Westpoort te verruimen. De geluidzone zou dan iets meer westelijk over de Houtrakpolder komen te liggen en over het Noordelijk deel van Halfweg, tot op de N200. De bedoeling van het door de provincie opgezette traject is de gemeenten gezamenlijk te laten verzoeken om een Provinciaal Inpassingsplan (PIP), waarin de gewijzigde zone direct wordt vastgelegd. Het is dan niet nodig dat de individuele gemeenten hun bestemmingsplannen aanpassen om de nieuwe zone vast te leggen.

Door de Stuurgroep Visie Noordzeekanaalgebied 2040 is een besluit genomen tot vaststelling van de visie, inclusief een principebesluit voor de geluidzone, dat nader wordt uitgewerkt en vastgelegd in een PIP. Onderdeel daarvan maakt uit het zogenaamde rompbesluit, waarvan de bedoeling is dat de betreffende gemeenteraden en provinciale staten een eensluidend besluit nemen.

De inhoud van het rompbesluit wordt hieronder integraal weergegeven:

“De Colleges van gemeenten Amsterdam, Beverwijk, Haarlemmerliede Spaarnwoude, Velsen, Zaanstad en de provincie Noord-Holland hebben de Visie Noordzeekanaalgebied 2040 vastgesteld met daarin de volgende uitgangspunten en afspraken:

- i. Vanuit het perspectief van het versterken van de internationale concurrentiepositie van de Metropoolregio Amsterdam zetten de Colleges in op het Noordzeekanaalgebied als economische motor voor de metropoolregio Amsterdam en een duurzame ontwikkeling van die motor;
- ii. Eerst intensiveren van het huidige bestaande havenareaal gericht op een overslaggroei tot 125 miljoen ton. Eerst intensiveren van wonen en werken in de bestaande stad. Pas na intensivering van bestaand havenareaal wordt aanspraak gemaakt op havenuitbreiding in andere (groen) gebieden. Uitgangspunt is een duurzame economische groei, waarbij (in de havens) transitie mogelijk gemaakt worden gericht op duurzame energie.
- iii. Aanpassing van de geluidcontouren van 50 dB(A) rond de gezoneerde

industrieterreinen Westpoort (zie kaart pagina 40/41 van de visie) en Hoogtij, zodat:

- doorgroei van havenoverslag mogelijk is van 95 miljoen naar 125 miljoen ton (conform Amsterdamse Havenvisie 2008-2020) en groei bij Hoogtij;
 - extra woningen mogelijk zijn in de Sloterdijken, Hembrugterrein en (met name de noordkant van de) Achtersluispolder. Aan de gemeenteraad van Amsterdam wordt voorgesteld de terreinen Sloterdijk en Sloterdijk-I te onttrekken aan het gezoneerde industrieterrein Westpoort .
 - De gemeenteraden Amsterdam, Zaanstad, Velsen, Haarlemmerliede en Spaarnwoude, verzoeken gezamenlijk de provincie Noord-Holland een Provinciaal Inpassingsplan (PIP) voor te bereiden voor het planologisch vastleggen van de geluidzones Westpoort en Hoogtij en nadere afspraken hierover vast te leggen in een bestuursovereenkomst.
 - Uitgangspunt bij deze afspraken is dat er bij het vaststellen van de Visie Noordzeekanaalgebied 2040 overeenstemming is bereikt over de aard van de flankerende maatregelen, zodat de voorbereiding van een PIP kan worden gestart. De invulling van de maatregelen wordt onderdeel van de op te stellen uitvoeringsagenda Visie Noordzeekanaalgebied 2040. Daarnaast zal ook -in lijn met de visie– het gesprek worden aangegaan met bedrijven over innovatie en/of investeringen om overlast te beperken (naar voorbeeld van afgesloten convenanten met het bedrijfsleven).
 - Op lange termijn leidt het doorvoeren van verduurzaming en innovatie tot het terugdringen van de geluidsc contouren.
- iv. De fijnstofbelasting in de IJmond te verminderen en de luchtkwaliteit te verbeteren.
- v. Transformatie van havenareaal naar gemengd woon-werkgebied, op de in de visie aangegeven locaties (zie kaart bladzij 24-25), op termijn mogelijk te maken. Hierbij wordt uitgegaan van een geleidelijke ontwikkeling, passend bij de ontwikkelingen in de economie, woningmarkt en de bedrijven die het aangaat. Doelstelling in het kader van MIRT Zaan/IJ is om minimaal 30.000 woningen te realiseren.

De gemeente Amsterdam is voornemens in 2025 een afweging te maken over tempo en condities van transformatie van de terreinen van Havenbedrijf Amsterdam NV binnen de ring. In het kader van de visie dient de gemeente van Amsterdam in ieder geval de volgende criteria in acht te nemen;

- aansluiting op de regionale afspraken, met name uit de Visie Noordzeekanaalgebied 2040;
- de woningbehoefte op dat moment;
- de behoefte aan haventerrein op dat moment;
- de intensivering van de bestaande haventerreinen waarbij zoveel mogelijk wordt vermeden de zwaar milieuhinderlijke bedrijven aan de randen van het werkgebied van de haven te situeren;
- een milieuverantwoorde verplaatsing en of uitbreiding van havenactiviteiten om rekening te houden met de milieueffecten op het

aangrenzende gebied;

- de financiële haalbaarheid.

De gemeente Amsterdam zal over deze afwegingen met de regio overleggen.

- vi. De ontwikkeling in de energiesector wordt nauwgezet gevolgd. Gemonitord wordt of in de toekomst door gebruik van nieuwe technologieën de (ruimte en milieu-)belasting van de kolen op- en overslag kan worden verminderd.
- vii. Intensivering en kwaliteitsverbetering van het bestaande landschap-, natuur- en recreatiegebieden in de regio. Dit geldt met name voor de Wijkermeerpolder en Spaarnwoude, de Tuinen van West en de Brettenzone, alsmede voor natuur, agrarische en recreatieve mogelijkheden langs oevers. Daar waar mogelijk streven naar de menging van groen met overige functies in het gebied. De bereikbaarheid van de recreatiegebieden wordt verbeterd door investeringen in recreatieve routes, onder andere langs het Noordzeekanaal ter hoogte van Spaarnwoude. Leidend voor de invulling hiervan is de Visie 2040 groengebied Amsterdam-Haarlem.
- viii. De Houtrakpolder deels (zoals is aangegeven op de kaart op bladzij 24-25, legenda-eenheid reservering uitbreiding havenareaal) aan te wijzen als te reserveren havengerelateerd-areaal voor een mogelijke toekomstige uitbreiding van de haven na 2020. De daadwerkelijke aanleg zal tijdig plaatsvinden, doch niet eerder dan nadat het huidige havenareaal in voldoende mate is geïntensiveerd en overeenstemming is bereikt over tijdige realisatie van compenserende maatregelen. Uitgangspunt is dat als de Houtrakpolder wordt ingezet voor uitbreiding van havenareaal, de milieuoverlast van te vestigen bedrijven vanzelfsprekend zo veel mogelijk zal worden beperkt.

Alvorens het besluit tot de daadwerkelijke aanleg van een haven in de Houtrakpolder wordt genomen, wordt een voorstel hiertoe via een breed samengestelde stuurgroep voorgelegd aan de betrokken bestuurscolleges in het NZKG. De besluitvorming hierover zal tijdig plaatsvinden zodat er voldoende tijd beschikbaar is voor een zorgvuldige onderzoeksfase en het doorlopen van een planologische procedure, voordat de aanleg gestart zal worden.
- ix. Als het huidige havenareaal voldoende is geïntensiveerd en door de betreffende bestuurscolleges in het NZKG het besluit is genomen om de reservering van de Houtrakpolder om te zetten in de daadwerkelijke aanleg van een havenbekken, dan is het havenareaal ook beschikbaar voor haven gerelateerde bedrijven uit de regio met verplaatsings- en of uitbreidingswensen.
- x. In het deel van de Houtrakpolder waarin mogelijk uitbreiding van het havenareaal plaats vindt, kan sprake zijn van tijdelijke invulling van natuur- en recreatiegebieden of de tijdelijke realisatie van agrarische functies (zie kaart blz 24-25, legenda-eenheid reservering uitbreiding havenareaal).
- xi. Gezamenlijke zorgdragen voor het onafhankelijke monitoren:

- a. van de werkelijke behoefte (inclusief prognoses) op het gebied van benodigde uitbreiding van het havenareaal;
 - b. van de werkelijke woningbehoefte (inclusief prognoses);
 - c. van de intensiveringgraad binnen het havenareaal, zo veel mogelijk gebruik makend van bestaande monitors (zoals Havenmonitor, ZaanIJ monitor, Plabeka).
- xii. De regionale samenwerking rondom het Noordzeekanaalgebied verder uit te werken rondom de uitvoering van de Bestuurlijke Agenda Noordzeekanaalgebied 2040. Deze uitwerking zal in het najaar van 2013 plaats vinden. De besluitvorming daarover zal in het begin van 2014 plaats vinden. “

Overwegingen en besluit.

Met betrekking tot de aanleg van een haven in de Houtrakpolder heeft het gemeentebestuur, mede vanuit de eigen beleidskaders als de Strategische Toekomstvisie en de Structuurvisie Samen naar 2035, zich op het standpunt gesteld dat het nog verder uitbreiden van de haven in westelijke richting onwenselijk is. Bij de gemeentegrenswijziging waarbij de Afrikahaven mogelijk werd gemaakt, is er van uitgegaan dat de Machineweg de meest westelijke grens van Westpoort zou blijven. Het is bestuurlijk jegens onze gemeente ongelukkig dat van deze duidelijke afspraak wordt teruggekomen. Ook voor de gebruikers van het gebied is het teleurstellend dat open landschap, recreatie en natuur opnieuw plaats moeten maken voor economische belangen op de lange termijn.

Ten aanzien van het verleggen van de geluidzone rond het haventerrein Westpoort, met name over de woonbebouwing van Halfweg Noord, heeft het gemeentebestuur het standpunt ingenomen dat de verdere stapeling van milieuhinder voor onze bevolking uit milieuhygiënische overwegingen onacceptabel is. De bewoners van Halfweg Noord ondervinden hinder van het vliegverkeer van de Zwanenburgbaan van Schiphol, van wegverkeerslawaai van de N200 en spoorweglawaai van de spoorlijn Amsterdam/Haarlem. Uit een oogpunt van evenredigheid is het moeilijk uit te leggen dat er toch nog wel wat hinder bij kan.

In de loop van de discussies in beide processen, die later door de stuurgroep zijn gestroomlijnd in 1 proces, is geleidelijk de conclusie getrokken dat ons gemeentebestuur alleen staat in een volledige afwijzing van een claim op de Houtrakpolder en het verleggen van de geluidcontour. Indien niettemin aan dat standpunt strikt zou worden vastgehouden, ontstaat een situatie die we ook in het verleden hebben gekend, namelijk dat ons gemeentebestuur tegenover de anderen niet voldoende vuist kan maken en uiteindelijk het onderspit delft. Het eindresultaat is daarbij dat over onze gemeente wordt beslist, dat wordt besloten wat ons bestuur en onze bevolking niet wil en dat dit plaatsvindt zonder enige vorm van compensatie.

In verband daarmee is overwogen bij de discussies betrokken te blijven en te bezien in hoeverre te praten valt over compenserende maatregelen. Voor de geluidzone zal het in elk geval moeten gaan over maatregelen die hinder verminderen.

In beide gevallen is van die bereidheid tot compensatie gebleken.

Ten aanzien van de geluidzone heeft het gemeentebestuur van Amsterdam toegezegd dat woningen in de zone geïsoleerd zullen worden en dat de leefbaarheid in Halfweg zal worden

verbeterd door gezamenlijk bij Rijkswaterstaat aan te dringen op gesloten houden van de N200 voor vrachtverkeer. In de praktijk is gebleken dat hinder als gevolg daarvan afneemt. Beide gemeentebesturen wijzen er daarbij op dat inmiddels de Westrandweg in gebruik is genomen, zodat vrachtverkeer voor Westpoort de daarvoor bedoelde weg kan nemen. Daarnaast heeft Amsterdam toegezegd planologisch de huidige groene overgangszone tussen de bedrijven op Westpoort en de woonbebouwing van Halfweg Noord in stand te laten. Voor deze toezeggingen wordt verwezen naar de raadsvoordracht aan de raad van de gemeente Amsterdam die hierbij is gevoegd (pagina 6).

Voor de reservering van de Houtrakpolder voor toekomstig havengebied, wordt ervan uitgegaan dat de twee andere mogelijkheden, de Wijkermeerpolder en Buitengaats, komen te vervallen. Daarnaast wordt een aantal randvoorwaarden meegegeven in het zogenaamde rompbesluit alvorens een eventuele havenontwikkeling in de Houtrakpolder doorgang kan vinden. Samenvattend begeven deze randvoorwaarden zich op het gebied van intensiveren van het gebruik en beter benutten van de bestaande haventerreinen, verduurzaming en innovatie. Op het moment dat de bestaande havengebieden voldoende worden benut en overeenstemming bestaat over compenserende maatregelen, nemen dezelfde partners die nu zijn betrokken bij de visie het besluit om de Houtrakpolder in te zetten. Om te bepalen wanneer dat is, wordt een besluitvormingsproces ontwikkeld, op basis waarvan een systeem van monitoring van het bestaande gebied kan worden afgesproken. Het uitgangspunt is vastgelegd dat de vestiging van milieuoverlast veroorzakende bedrijven zoveel mogelijk wordt beperkt. Tevens wordt aangegeven dat een besluit om de Houtrakpolder in te zetten tijdig moet worden genomen om de planologische procedures en de daarvoor benodigde milieueffectrapportage (mer) op tijd te kunnen voeren. Daarbij wordt ervan uitgegaan dat, nadat het gemeentebestuur van Amsterdam in 2025 een afweging heeft gemaakt, het bestaande bedrijvengebied binnen de ring van de A10 kan worden getransformeerd naar een meer gemengd gebied met wonen en werken. De Houtrakpolder kan worden ingezet voor de vestiging van bedrijven uit de regio, dus ook voor bedoelde transformatie. In de tijd tot daadwerkelijke inzet van de Houtrakpolder voor havenactiviteiten moet sprake zijn van een zinvolle agrarische of recreatieve inrichting van die polder, mede in de sfeer van natuurbehoud.

Ten aanzien van beslispunt viii is van belang dat geen onderzoek meer wordt gedaan naar andere mogelijkheden dan de Houtrakpolder. Er wordt geen nader onderzoek gedaan naar de mogelijkheden en onmogelijkheden van de Wijkermeerpolder en Buitengaats en evenmin naar een zakelijke samenwerking met de haven van Rotterdam. Daaraan zou meer aandacht besteed kunnen worden om een meer weloverwogen en gemotiveerde ruimtelijke ontwikkeling mogelijk te maken.

Concluderend wil de gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude een bijdrage blijven leveren aan de discussie over de Visie Noordzeekanaalgebied 2040 en ook deelnemen aan de nadere uitwerking, maar wordt niet ingestemd met beslispunt viii van het rompbesluit. Uw raad wordt op grond hiervan voorgesteld in te stemmen met het rompbesluit met uitzondering van beslispunt viii. Het verdient aanbeveling daarbij vast te leggen dat onze gemeente graag zelf greep wil houden op de ontwikkelingen en er daarom vanuit gaat dat toekomstige ontwikkelingen zich zullen voltrekken zonder gemeentegrenswijziging.

Halfweg 21 mei 2013,
Burgemeester en wethouders van
Haarlemmerliede en Spaarnwoude,
P. Heiliegers, burgemeester
Mr B.J. Huisman, secretaris.



RUI13/016

VOORDRACHT VISIE NOORDZEEKANAALGEBIED 2040

De raad van de gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude;

Gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders van 21 mei 2013;

Gezien de voorbereiding van de Visie Noordzeekanaalgebied 2040 en de daarbij behorende stukken;

Overwegende dat een haven in de Houtrakpolder betekent dat een wezenlijke aantasting plaatsvindt van de voormalige Rijksbufferzone, thans Provinciale bufferzone, Amsterdam-Haarlem;

Dat deze ontwikkeling niet in overeenstemming is met onze Strategische Toekomstvisie en onze ruimtelijke Structuurvisie Samen naar 2035;

Dat deze aantasting in te beperkte mate is gestoeld op feiten en onderzoek naar alternatieven en evenmin op een zakelijke analyse van mogelijke samenwerking met de haven van Rotterdam;

Dat evenzeer onderdeel van de besluitvorming uitmaakt het intensiveren van bestaand havenareaal in het gehele gebied, alsmede het verbeteren van leefmilieu en leefbaarheid en afname van milieubelasting en hinder;

Besluit:

In te stemmen met de besluiten zoals die zijn voorgesteld in het zogenaamde rompbesluit behorende bij de Visie Noordzeekanaalgebied 2040, met uitzondering van beslipunt viii;

Gezien de gevolgen voor ons grondgebied en de noodzaak daarop bestuurlijk sturing te houden ervan uit te gaan dat toekomstige ontwikkelingen zich zullen voltrekken zonder gemeentegrenswijziging.

Aldus vastgesteld in de openbare raadsvergadering van 25 juni 2013,

De Griffier,

De Voorzitter,