

## INHOUDSOPGAVE

1. Inleiding	3
2. gebiedsschets zeetoegang	3
2.1 Het Noordzeekanaalgebied	3
2.2 Het sluizencomplex	3
2.3 Economische betekenis	4
2.4 Waterhuishoudkundige betekenis	5
3. Ruimtelijk-economisch beleid	7
3.1 Nationaal beleid	7
3.2 Regionaal beleid	11
4. Natuur-, recreatie- en landschapsbeleid	17
4.1 Nationaal beleid	17
4.2 Regionaal beleid	19
5. Milieubeleid	21
5.1 Inleiding	21
5.2 Geluidhinder	22
5.3 Luchtverontreiniging	23
5.4 Externe veiligheid	24
5.5 Overige beleid	24
5.6 Baggerverwerking	25
6. Resumé	26
Bronnen	29



## 1. INLEIDING

Rijkswaterstaat, Dienst Noord-Holland (RWS/DNH) heeft van het Directoraat-Generaal Transport en Luchtvaart (DGTL) de opdracht gekregen om een MIT-verkenning “Zeetoegang IJmond” te starten. Voor de MIT-verkenning is door RWS/DNH een Plan van Aanpak opgesteld. Daarin staat dat voor de verkenningenstudie eerst het huidige beleidskader moet worden samengevat. Onder beleidskader wordt in dit verband verstaan het beleid zoals dat in nota’s visies en plannen van de overheid is vastgelegd. Deze notitie geeft een samenvatting van het beleidskader.

De notitie begint met een korte gebiedsschets van de zeetoegang en het Noordzeekanaalgebied. Vervolgens wordt ingegaan op het ruimtelijk-economisch beleid van het rijk en de regio, inclusief het verkeers- en vervoersbeleid. Vervolgens wordt ingegaan op het natuur-, recreatie- en landschapsbeleid en tot slot het milieubeleid. De belangrijkste bronnen zijn: de Nota Zeehavens, de Nota Mobiliteit, de Nota Ruimte, het MIRT, het Urgentieprogramma Randstad, het Masterplan Noordzeekanaalgebied, het streekplan Noord-Holland Zuid en de visie ‘Kracht door diversiteit van de regio.

## 2. GEBIEDSSCHETS ZEETOEGANG

### 2.1 Het Noordzeekanaalgebied

De sluisen van IJmuiden vormen de zeetoegang tot het Noordzeekanaalgebied (NZKG) en daarmee tot de zeehavens van Amsterdam, Zaanstad, Beverwijk en Velsen. Het kanaal is in 1876 gereed gekomen en heeft zich sindsdien ontwikkeld tot de ruggengraat van het gebied. Het is het belangrijkste havenindustriële complex in het noorden van de Randstad. Daarnaast heeft het gebied ook een woon-, recreatie en natuurfunctie. Het NZKG strekt zich uit van IJmuiden tot de Oranjesluisen bij Amsterdam. Door de directe verbinding met de Noordzee hebben zich op verschillende plaatsen havengebonden- en gerelateerde industrie ontwikkeld. Het zwaartepunt bevindt zich in Amsterdam (Westpoort). Daar heeft voornamelijk de distributie en havengebonden en -gerelateerde industrie zich gevestigd. In Zaanstad zijn de voeding- en genotsmiddelenindustrie en de distributie sterke sectoren. De IJmond wordt gedomineerd door de basismetaleen en de haven van IJmuiden speelt een rol in de visverwerkende industrie.

In 1952 is het Amsterdam-Rijnkanaal gegraven als “natte” achterlandverbinding van de zeehaven Amsterdam met Duitsland, en vormt samen het Noordzeekanaal een Hoofdtransportas. Via het Lekkanaal is een korte verbinding gelegd met de haven van Rotterdam. De route Amsterdam-Lemmer over het IJsselmeer is een Hoofdvaarweg. Deze vaarweg-corridors zijn de ruggengraat van het (hoofd)vaarwegennet, in samenhang met kleinere vaarwegen als de Zaan, Noord-Hollands kanaal, Spaarne, Kostverlorenvaart e.a.

Het Noordzeekanaal vervult ook een functie voor doorgaande scheepvaart, zoals zandschepen, en wordt intensief gebruikt door de recreatievaart, mede als onderdeel van de inland staande-mast route. Er is een grote marina aangelegd langs de Zuidpier. Het Noordzeekanaal kent sinds enige jaren ook een personenvervoer verbinding, een snelle ferry tussen Amsterdam en Velsen.

## 2.2 Het sluizencomplex

Het sluizencomplex van IJmuiden bestaat uit de Zuidersluis uit 1876, de Middensluis uit 1896, de Noordersluis uit 1929 en de Spuisluizen. Het gehele complex heeft een waterkerende functie. Bij de Zuidersluis ligt tevens een kleine sluis voor de recreatievaart. Ten westen van de sluizen ligt het Forteiland, onderdeel van de stelling van Amsterdam. Bij de Spuisluizen staat het grootste gemaal van Nederland. De spuisluis in combinatie met het gemaal vervult een belangrijke rol in de afwateringsfunctie van het Noordzeekanaal en bedient daarmee een groot deel van Noord- en Zuid-Holland, Utrecht en tevens het Markermeer. Daarnaast zijn de sluizen van belang voor:

- de Handhaving van het waterpeil voor de scheepvaart zodat er een betrouwbare vaardiepte is;
- de regionale watervoorziening en de drinkwatervoorziening van het Amsterdam-Rijnkanaal en het Markermeer door de zoutontginning te beperken tot het Noordzeekanaal;
- de ecologie waarvoor het brakke water van het Noordzeekanaal juist een kwaliteit is.

De Noordersluis is de grootste van het complex. Hier kunnen schepen terecht met een lengte van 320 m, een breedte van 45 m en een diepgang van ca 14 m. De Middensluis is de op één na grootste sluis waar schepen geschut kunnen worden tot 185 m lang en 24 m breed. Omdat de afmetingen groter worden kunnen schepen steeds vaker niet door de Middensluis en neemt de druk op de Noordersluis toe. Dat leidt tot langere wachttijden.

Door de diepgangbeperkingen die de sluisdrempel (13 m) en de tunnels onder het Noordzeekanaal opleggen kunnen schepen met een grote diepgang niet doorvaren naar Amsterdam. Deze schepen worden in de voorhaven 'gelichterd' dat wil zeggen dat de lading wordt overgeladen in kleinere schepen zodat het schip minder diep steekt en wel door kan varen.

## 2.3 Economische betekenis

Het NZKG is het tweede zeehavengebied van Nederland. In de Hamburg - Le Havre-range is het Noordzeekanaal in grootte de vierde haven, met een totale overslag van 84 miljoen ton in 2006. Het gaat hier om de havens van Amsterdam, Velsen/IJmuiden, Beverwijk en Zaanstad. De genoemde gemeenten beheren deze havens, met uitzondering van de havens van de NV Zeehaven IJmuiden en de haven van Corus Staal BV. De laatstgenoemde havens liggen aan de zeezijde van het sluizencomplex en de overige havens aan de landzijde.

De havengebieden langs het Noordzeekanaal verschillen van de Rotterdamse havens in de Rijn- en Maasmond. Rotterdam richt zich op haar internationale positie als doorvoerhaven, terwijl het NZKG zich heeft ontwikkeld als verwerkings- en doorvoerhaven. In vergelijking met het Rijn- en Maasmondgebied levert het NZKG een relatief grote bijdrage aan de werkgelegenheid. Het havenindustriële complex is namelijk sterk ontwikkeld. Het gebied is goed voor 17% van de nationale overslag en de directe toegevoegde waarde terwijl in het NZKG 22% van de werkgelegenheid van de Nederlandse havens neerslaat (Havenmonitor 2005). In dat jaar werkten 32.000 mensen in havengebonden bedrijven, die samen 3,5 miljard euro aan directe toegevoegde waarde realiseerden.

## **2.4 Waterhuishoudkundige betekenis**

In de loop van de jaren is het belang van het Noordzeekanaal voor de waterhuishouding steeds groter geworden. In 1945 werd het huidige spuicomplex (met een maximale capaciteit van 700 m<sup>3</sup>/sec) in gebruik genomen. In 1975 werd naast het spuicomplex ook een gemaal in gebruik genomen met vier pompen met een maximale afvoercapaciteit van 160 m<sup>3</sup>/sec. In 2004 is het gemaal uitgebreid met twee pompen (maximale afvoercapaciteit van 100 m<sup>3</sup>/sec) gereed. Een aanzienlijk deel van Nederland is afhankelijk van de waterafvoer naar zee via het Noordzeekanaal (ongeveer 2.300 km<sup>2</sup> direct en nog eens 1.700 km<sup>2</sup> indirect).

Verder geldt bij het waterbeheer het volgende. Het waterpeil wordt zo stabiel mogelijk rond de – 0,40 m NAP gehandhaafd ten behoeve van de scheepvaart op het NZK en Amsterdam-Rijnkanaal. Fluctuaties daarin zijn in toenemende mate ongewenst gelet op de drempels in de waterwegen (zoals schutsluizen naar aansluitende waterwegen), maar ook gelet op de doorvaarbare hoogte van de bruggen over het Amsterdam-Rijnkanaal.

Voorts wordt voor de zoetwatervoorziening (uit het Markermeer en het Amsterdam-Rijnkanaal) de zouttong, die zich vanuit IJmuiden over de bodem van het Noordzeekanaal Oostwaarts tot in het IJ uitstrekt, op zijn plaats gehouden door inlaten vanuit het Markermeer en de Lek. Verder wordt gestreefd naar een passende waterkwaliteit, gelet op de (ecologische) functies die water in het kanaal, aansluitende wateren en aanliggende gebieden hebben. Een aantal elektra centrales die koelwater betrekken en lozen hun koelwater van en naar het Noordzeekanaal en Amsterdam-Rijnkanaal.

In geval van watertekort of warmwaterproblematiek treedt het draaiboek van de landelijk commissie water in werking. Hierbij wordt de afweging voor de aansturing van de boezem Noordzeekanaal/Amsterdam-Rijnkanaal landelijk aangestuurd op basis van het afwegingskader zoals aangegeven in de verdringingsreeks.

## **3. RUIMTELIJK-ECONOMISCH BELEID**

### **3.1 Nationaal beleid**

#### **3.1.1 Inleiding**

Het nationale economische beleid hangt erg nauw samen met het verkeers- en vervoersbeleid. De toegankelijkheid van Nederland en de binnenlandse bereikbaarheid wordt voor de nationale economie van groot belang geacht. Het economische beleid speelt vooral in op de specifieke potenties van een regio. Het nationale beleid is verwoord in de Nota Zeehavens (nov 2004), de Nota Mobiliteit (dec. 2005), de Nota Ruimte (jan. 2006) en het Urgentieprogramma Randstad (juni 2007) waarmee het huidige kabinet tot een slagvaardiger ruimtelijk-economisch beleid tracht te komen. De projecten die mede door het rijk worden gefinancierd staan in het MIRT (opvolger MIT).

#### **3.1.2 Nota Zeehavens (2004)**

In de Nota Zeehavens wordt het nationale zeehavenbeleid voor de periode 2005 tot 2010 gepresenteerd, met een doorkijk tot 2020. Wat betreft het NZKG is de ambitie voor 2020 een groot haven- en industrieel complex aan het Noordzeekanaal met een sterke positie in de

eindassemblage nabij consumentenmarkten.<sup>1</sup> Assemblagebedrijven<sup>2</sup> maken daarvoor gebruik van de mogelijkheden voor luchtvracht via de luchthaven Schiphol. Daarnaast speelt volgens de nota de Amsterdamse zeehaven een rol in de internationale en intra-Europese vervoer (shortsea-diensten). Door de verwevenheid met andere in de regio gevestigde activiteiten, waaronder de internationale zakelijke en financiële dienstverlening en logistiek rondom Schiphol, speelt de haven volgens de nota een belangrijke rol in de nationale economie. Op het moment van vaststelling van de nota (2004) had het kabinet de noodzaak van een nieuwe sluis nog niet kunnen vaststellen vanwege een onvoldoende overtuigende onderbouwing. In bestuurlijk overleg met de regio heeft het Rijk toen aangegeven de maatschappelijke baten van de te plegen investering onvoldoende te vinden. Inmiddels is de noodzaak beter gemotiveerd. De minister van Verkeer en Waterstaat heeft in 2004 aan de regio gevraagd om met betere voorstellen te komen. De regio heeft vervolgens in overleg met RWS/DNH het rapport "Bereikbaar, betrouwbaar, betaalbaar" opgesteld, inclusief een ruimtelijk-economische visie tot 2020, een overzicht van alternatieven en een kosten-batenanalyse van de meest relevante alternatieven en financieringsmogelijkheden. Deze bevindingen zijn door RWS/DNH en het CPB getoetst. Naar aanleiding hiervan heeft de minister in het bestuurlijk overleg van 14 april 2005 gezegd dat de bereikbaarheid van Zeehavens Amsterdam gegarandeerd moest blijven en dat van de onderzochte alternatieven een nieuwe zeesluis de enige mogelijkheid was om dat te bereiken. In dit bestuurlijk overleg is besloten dat de regio samen met RWS/DNH in 2005 en 2006 zou werken aan maatregelen die de doorstroom zouden bevorderen en aan onderzoeken naar de suggesties van het CPB. Als vervolg hierop heeft de minister in juni 2007 besloten tot de start van een MIT-verkenning.

Het rijk hanteert voor projecten ten behoeve van zeehavens een afwegingskader waarin het nationale belang voorop staat.<sup>3</sup> In het ruimtelijk beleid legt het rijk prioriteit bij de verdere ontwikkeling van de economische kerngebieden (zie Nota Ruimte). Het rijk neemt in beginsel alleen bijdragen aan projecten in overweging, als de desbetreffende zeehaven in een economisch kerngebied is gelegen: de mainport Rotterdam, het NZKG en het Scheldebekken in Zeeland. Een verzoek voor een rijksbijdrage aan een project wordt door het rijk in behandeling genomen als er een goede onderbouwing is. Deze moet in ieder geval inzicht geven in:

- De versterking van de internationale concurrentiepositie van bedrijven in Nederland.
- De mate waarin sprake is van additionaliteit per saldo (voor de nationale economie). Dat wil zeggen dat het rijk alleen projecten overweegt die nieuwe goederenstromen of activiteiten aantrekken, die per saldo niet ten koste gaan van andere Nederlandse zeehavens.
- De consequenties voor de leefomgeving en de veiligheid.
- De mogelijke omvang van de investeringskosten die met de oplossing van het probleem zijn gemoeid.
- De noodzaak van een rijksbijdrage in de financiering van het project. Daarbij moeten tevens de mogelijkheden tot bijdragen van decentrale overheden en private partijen in beeld gebracht zijn.
- De maatschappelijke meerwaarde op basis van een indicatieve kengetallen kosten-batenanalyse (KKBA). Deze KKBA moet gebaseerd zijn op door het rijk erkende marktprognoses en trendstudies.

Bij gelijke score van projecten gaan - zoals gesteld in de Nota Ruimte - de investeringen in de mainport Rotterdam voor op investeringen in de havens in de andere economische kerngebieden. Projectvoorstellen voor de verbetering van de bereikbaarheid van zeehavens

---

<sup>1</sup> Nota Zeehavens, par. 4.3, blz 37.

<sup>2</sup> In de Nota Zeehavens worden assemblagebedrijven genoemd. Feitelijk gaat het om bedrijven voor logistiek en value added logistics.

<sup>3</sup> Nota Zeehavens, par. 5.3.2, blz 54.

kunnen -wanneer de noodzaak volgens bovenstaand afwegingskader is aangetoond - in de MIT-systematiek worden opgenomen.<sup>4</sup>

### 3.1.3 Nota Mobiliteit (2005)

Naast specifiek beleid voor de Rotterdamse haven is er voornamelijk algemeen beleid voor de zeehavens geformuleerd. Het Rijk erkent dat de zeehavens bedrijvigheid aantrekken en een internationaal knooppunt vormen voor de transportketens die de Nederlandse economische sectoren verbinden met de wereldeconomie. Er wordt gesteld dat het succes van de Nederlandse bedrijven in industrie, landbouw, handel en distributie mede afhangt van efficiënte transportmogelijkheden van en naar andere productiegebieden en consumentenmarkten in de wereld. Ten slotte bieden volgens het kabinet de zeehavens een aantrekkelijke vestigingsplaats voor (clusters van) industrie, handel en dienstverlening.

Het Rijk wil de maatschappelijke meerwaarde van de Nederlandse zeehavens als vervoers-knooppunten en als vestigingsplaats voor industrie en dienstverlening voor Nederland optimaliseren. Daarbij komen in de nota drie hoofdlijnen naar voren: (i) het verbeteren van de marktomstandigheden, (ii) het stellen van heldere randvoorwaarden en (iii) het ten minste in stand houden en zo nodig verbeteren van de capaciteit van infrastructuur en van fysieke ruimte voor economische activiteiten. Voor de afwegingskaders die aangeven wanneer door het rijk wordt geïnvesteerd, wordt verwezen naar de Nota Zeehavens (zie vorige paragraaf) en het MIT. Provincies, WGR-plusregio's en gemeenten worden geacht in de uitwerking van het regionale en lokale ruimtelijk beleid en het verkeers- en vervoersbeleid het streven van het Rijk te ondersteunen.

Verder wil het Rijk de havencapaciteit instandhouden en zo nodig verbeteren. Provincies, WGR-plusregio's en gemeenten moeten er voor zorgen dat zeehavenactiviteiten (industriële en op- en overslagbedrijven en het daarmee samenhangende verkeer en vervoer) in streek- en bestemmingsplannen voldoende ruimte krijgen voor verdere ontwikkeling, binnen de kaders van de Nota Ruimte. Daarbij verwacht het kabinet dat zij rekening houden met alle relevante belangen, waaronder vigerende normen voor milieuoverlast (emissies, geluid), veiligheid van omwonenden (externe veiligheid) en natuurwetgeving (onder meer naleving van de Vogel- en Habitat-richtlijn). Provincies, WGR-plusregio's en gemeenten zorgen voor een goede bereikbaarheid van zeehaventerreinen van en naar de (hoofd)infrastructuur. In de Nota staat verder dat de provincie Noord-Holland en de betreffende gemeenten in het NZKG er zorg voor moeten dragen dat in de streek- en bestemmingsplannen rekening wordt gehouden met een eventuele aanpassing van het zeeluizencomplex in het Noordzeekanaal bij IJmuiden.<sup>5</sup>

Het rijk stimuleert innovatie binnen zeehavens met prioriteit voor benutting van bestaande infrastructuur en ruimte, betere afstemming van publieke en private communicatiesystemen en oplossingen voor veiligheids- en milieuproblemen. In internationaal verband stimuleert en ondersteunt het rijk de samenwerking tussen Nederlandse en buitenlandse zeehavens, onder meer door afstemming met bestuurders van buurlanden. Regionale en lokale overheden wordt gevraagd dit ook te doen. Indien uit de samenwerking consequenties voortvloeien voor publieke taken, zoals infrastructurele investeringen of douaneprocedures, dan wil de rijksoverheid bezien in hoeverre ze dit kan faciliteren. Verder sluit het rijk voor de hoofdverbindingen naar het Europese achterland aan bij de TEN's, inclusief de Motorways of

---

<sup>4</sup> Nota Zeehavens, par. 5.4.2, blz 58

<sup>5</sup> Nota Mobiliteit deel IV, blz 19

the Sea. Het Noordzeekanaal maakt onderdeel uit van de TEN's. Doorvoer via Nederland zal geaccommodeerd blijven worden.<sup>6</sup>

### 3.1.4 Nota Ruimte (2005/06)

De Nota Ruimte bevat de visie van het kabinet op de ruimtelijke ontwikkeling van Nederland en de belangrijkste daarbijbehorende doelstellingen voor de komende decennia. Het principe 'ruimte voor ontwikkeling' staat centraal vanuit het motto 'decentraal wat kan, centraal wat moet'. Voor heel Nederland wordt een beperkt aantal generieke regels gehanteerd onder de noemer 'basiskwaliteit': dat zorgt voor een heldere ondergrens op het gebied van bijvoorbeeld veiligheid, milieu, verstedelijking, groen en water. Een aantal ruimtelijke structuren en netwerken dat in belangrijke mate ruimtelijk structurerend is voor Nederland als geheel, vormt samen de nationale Ruimtelijke Hoofdstructuur. Voor deze structuur draagt het rijk dan ook een grotere verantwoordelijkheid. Het rijk onderscheidt wat betreft de ruimtelijke hoofdstructuur onder meer: economische kerngebieden, minors, hoofdverbindingssassen, nationale stedelijke netwerken, grote rivieren en wateren, het kustfundament, e.d.

#### ***Nationale Ruimtelijke Hoofdstructuur***

Als het gaat om de Nationale Ruimtelijke Hoofdstructuur wat betreft economie, infrastructuur en verstedelijking, wordt de Randstad als geheel wordt aangemerkt als nationaal stedelijk netwerk. Binnen dit stedelijk netwerk vallen drie economische kerngebieden, waarvan de Noordvleugel van de Randstad er een is. Het Noordzeekanaal is aangeduid als een hoofdverbindingssas (water). Een belangrijke strategie in de nota is 'bundeling van verstedelijking en infrastructuur'. Binnen deze strategie richt het Rijk zich op de nationale stedelijke netwerken, de economische kerngebieden en nationale verbindingssassen. In nationale stedelijke netwerken gaat het om een goede organisatie: gemeenten werken met elkaar samen om daarmee ruimtelijke keuzen op elkaar af te stemmen en gezamenlijk meer te kunnen bieden dan ieder voor zich. Wat betreft de Noordvleugel wordt in de nota gesteld dat deze een grote economische dynamiek en diversiteit heeft. De luchthaven Schiphol wordt als belangrijke economische motor gezien, waaromheen een concentratie van transport- en logistieke activiteiten en verschillende hoofdkantoren zijn gehuisvest. Er wordt gewezen op het belang van de Noordvleugel op economisch, toeristisch en onderwijsgebied. De (haven)-industriële activiteiten in het NZKG wordt van internationale betekenis geacht. Op de PKB-kaart wordt de zeehaven als zodanig aangegeven.

Wat betreft hoofdverbindingssassen (wegen, vaarwegen, spoorwegen, buisleidingen) wil het Rijk een basiskwaliteit bieden. In dit verband worden nieuwe tracés aangegeven. In de Noordvleugel gaat het dan om de A5. In de Nota staat dat verder het rijk in aansluiting op de nota reguleringsthematieken zal opstellen voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over weg, spoor, water en via buisleidingen. Dit heeft ook betrekking op het NZKG. Vervoer van gevaarlijke stoffen kan op gespannen voet staan met ruimtelijke ontwikkeling. Afhankelijk van de maatschappelijke kosten en baten moet een evenwicht worden bepaald tussen het vervoer en de ruimtelijke ontwikkeling. In de nota wordt gekozen voor de volgende aanpak: (i) Langs infrastructuur waarover gevaarlijke stoffen worden vervoerd moeten ruimtelijke veiligheidszones worden aangehouden, waarbinnen ruimtelijke beperkingen gelden. (ii) via het ruimtelijk-economische beleid en het milieubeleid wordt een bijdrage geleverd aan beperking en bundeling van transportstromen. (iii) Het vervoer van gevaarlijke stoffen zal zodanig beheerst moeten worden dat het binnen de gegunde risicoruimte blijft.

#### ***Bundeling een aansluiting op internationale netwerken***

Het beleid met betrekking tot de basiskwaliteit van steden, dorpen en bereikbaarheid kent

---

<sup>6</sup> Nota Mobiliteit deel IV, blz 20.



vier pijlers: bundeling van verstedelijking en economische activiteiten, bundeling van infrastructuur, aansluiting van Nederland op de internationale netwerken van luchtvaart en zeevaart en borging van milieukwaliteit en externe veiligheid. In de Nota Ruimte is een aantal regels opgenomen, gericht op borging van deze basiskwaliteit voor steden, dorpen en bereikbaarheid. Bundeling van verstedelijking en economische activiteiten (inclusief glastuinbouw) betekent dat nieuwe bebouwing voor deze functies grotendeels geconcentreerd wordt gelokaliseerd, dat wil zeggen in bestaand bebouwd gebied, aansluitend op het bestaande bebouwde gebied of in nieuwe clusters van bebouwing daarbuiten. Daarbij wordt aangesloten bij de bestaande ruimtelijke structuren. Provincies en voorzover het om binnenregionale vraagstukken gaat de WGR-plusregios, geven het bundelingsbeleid zo vorm dat het de vraag naar ruimte van alle aan de verstedelijking verbonden functies in al zijn diversiteit accommodeert en de rijksdoelstelling krachtige steden en vitaal landelijk gebied ondersteunt. De invulling van het provinciale bundelingsbeleid sluit aan bij de integrale ontwikkelingsdoelstellingen van het betreffende gebied en de daarin liggende steden en dorpen. Dit geldt specifiek voor de keuze van locaties voor verstedelijking en economische activiteiten (zowel in bestaand bebouwd gebied als daarbuiten) en van de verhouding tussen de omvang van de gebundelde en de meer verspreide bebouwing in het buitengebied. Waar in het buitengebied bijzondere natuurlijke en landschappelijke waarden beschermd of ontwikkeld moeten worden en voor gebieden die de waterproblematiek moeten helpen oplossen gelden mogelijk beperkingen voor verstedelijking. Het rijk toetst of provincies en voorzover het om binnenregionale vraagstukken gaat de WGR-plusregios het bundelingsbeleid voor verstedelijking en economische activiteiten in het provinciale en regionale ruimtelijk beleid opnemen. Het provinciale, respectievelijk regionale, beleid voor bundeling van verstedelijking en economische activiteiten voorziet verder in:

- verdeling van de ruimte voor wonen en werken over gemeenten, waarbij uitgangspunt is dat in heel Nederland ruimte wordt geboden aan de natuurlijke bevolkingsaanwas en lokaal georiënteerde bedrijvigheid;
- tijdige en voldoende beschikbaarheid van een bij de vraag aansluitend aanbod van ruimte voor wonen, bedrijven en voorzieningen, en van ruimte voor alle overige aan de verstedelijking verbonden functies;
- optimale benutting van bestaand bebouwd gebied<sup>7</sup>;
- goede afstemming met het verkeers- en vervoerssysteem;
- ontwikkeling van een locatiebeleid voor bedrijven en voorzieningen;
- behoud en verbetering van de balans tussen groen en verstedelijking;
- optimale aansluiting op het watersysteem (zowel grond- als oppervlaktewater) waarbij nadelige effecten op de waterhuishouding voorkomen worden.

### **Zeehavens**

Het kabinet voert zeehavenbeleid gericht op versterking van de maatschappelijke meerwaarde van de zeehavens voor de Nederlandse economie. De ambitie daarbij is om de internationale concurrentiekracht van de zeehavens te verbeteren, binnen de randvoorwaarden van leefbaarheid en veiligheid. Daartoe voert het rijk een selectief investeringsbeleid en een voorwaardenscheppend beleid. Vanuit dit perspectief is het aan de betrokken overheden om de gewenste groei en omvang van de zeehavengebieden te bepalen, met inachtnaam van de gestelde randvoorwaarden en de ruimtelijke neerslag daarvan. Daarbij moeten keuzen worden gemaakt in de besteding van publieke middelen en de benutting van beschikbare ruimte. Het rijk richt de investeringen in de zeehavens primair op de maritieme toegang en op de landzijdige ontsluiting waarbij investeringen die bijdragen aan de versterking van de internationale concurrentiekracht voorrang krijgen. Belangrijkste voorwaarden bij rijksinvesteringen ten behoeve van de maritieme toegang van de

---

<sup>7</sup> Op regionaal niveau wordt dit vertaald als de noodzaak voor 'intensief ruimtegebruik'.

Nederlandse zeehavens zijn een positief maatschappelijk rendement en additionaliteit. Dat laatste wil zeggen dat het rijk alleen investeert in projecten die nieuwe goederenstromen of activiteiten aantrekken die niet ten koste gaan van andere Nederlandse zeehavens. Bij een keuze tussen projecten met een vergelijkbare score op de genoemde voorwaarden gaan - zoals ook in de Nota Zeehavens en Nota Mobiliteit staat - de investeringen in de mainport Rotterdam voor op investeringen in de havens in de andere economische kerngebieden (die weer voorgaan op investeringen in de havens die niet in economische kerngebieden zijn gelegen).

Wat betreft het voorwaardenscheppend beleid richt het rijk zich op versterking van de marktomstandigheden en op heldere, op Europese leest geschoeide randvoorwaarden. Daarbij gaat het met name om een goede marktwerking en om een effectieve en efficiënte implementatie van Europese regelgeving. Doelstelling is om Nederlandse bedrijven in staat te stellen binnen een 'level playing field' met buitenlandse bedrijven te kunnen concurreren. Het rijk zal verder bevorderen dat havens nationaal en internationaal kunnen samenwerken. Het rijk zal op verzoek van de provincies waar nodig grensoverschrijdende samenwerking faciliteren door aan overleg met vertegenwoordigers van buitenlandse overheden deel te nemen.

### ***Windenergie***

Op grond van de Nota Ruimte zijn binnen de 12-mijlszone zijn windturbineparken (mits dat mogelijk is uit oogpunt van scheepvaartveiligheid) onder meer toegestaan in de gemeentelijk ingedeelde gebieden recht voor de haven- en industriegebieden van de IJmond.

### **3.1.5 MIRT (2008)**

In het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) wordt jaarlijks een overzicht gegeven van alle rijksprojecten en –programma's van de ministeries van VenW, VROM, LNV en EZ. Getracht wordt dergelijke investeringen in samenhang te doen. Het MIRT is dan ook mede gebaseerd op rijksbeleid, zoals dat is vastgelegd in onder meer de Nota Ruimte en Nota Mobiliteit. Wat betreft de ruimtelijk economische ontwikkeling wordt gestreefd naar slim en efficiënt ruimtegebruik voor wonen en werken.

Diverse (ruimtelijke) ontwikkelingen in de Noordelijke Randstad zijn van betekenis voor het NZKG. Almere zal een schaa sprong doormaken naar een stad van ca 350.000 inwoners in 2030. De Haarlemmermeer heeft een woningbouwopgave van 10.000 tot 15.000 woningen. Ook moet daar ruimte worden gevonden voor piekwaterberging, en recreatieve groenontwikkelingen en wordt er gewerkt aan de versterking van het Groene Hart.

Verder staat in het MIRT dat de Randstad internationaal en nationaal goed moet verbonden blijven, bijvoorbeeld om creatieve kenniswerkers toegang tot bedrijven in de Randstad te geven. Daarvoor is een luchthaven met veel bestemmingen en hoge vliegfrequenties. Schiphol moet deze kwaliteiten bieden, maar loopt op termijn tegen de grenzen van de capaciteit aan. Daarom wordt nu onderzocht welke ontwikkelingsmogelijkheden er op de lange termijn voor Schiphol zijn. Op het gebied van bereikbaarheid zijn verschillende projecten voorzien om de mobiliteit in het noordelijk deel van de Randstad te verbeteren. Het gaat om de planstudie Schiphol-Amsterdam-Almere voor uitbreiding van capaciteit van de weg. Ook het openbaar vervoer wordt hier versterkt met de planstudie OV Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad. Voor de bereikbaarheid van Schiphol wordt verkend of een parallelstructuur van de A4 soelaas kan bieden aan met name het groeiende vrachtverkeer, onder meer van en naar de 'greenport' Aalsmeer. Hierbij wordt integraal gezien of de aanleg van de werkstad A4 om de logistieke afhandeling van luchtvracht mogelijk te maken de concurrentiepositie van Schiphol versterkt.

Voor de verbetering van de bereikbaarheid van natte bedrijventerreinen rond IJmond en Amsterdam (Coen- en Vlothaven) wordt ingezet op grootschalig baggeren op het Noordzeekanaal en de renovatie van de Noordzeesluizen. In overleg met het rijk onderzoekt de provincie Noord-Holland de mogelijkheden om de bevaarbaarheid van de Zaan te verbeteren. In combinatie met de ontwikkeling van de bedrijventerreinen in de kanaaloeverzone kan dit tot een versterking van de economische bedrijvigheid leiden. Door grootschalig baggeren op het Amsterdam-Rijnkanaal wordt de bevaarbaarheid van deze hoofdtransportas verbeterd. Verder wordt gewerkt aan nieuwe bedrijventerreinen, zoals Weststrandzone Amsterdam, Wijkermeerpolder Zaanstad/Beverwijk en A6/A27 Almere.

### **3.1.6 Urgentieprogramma Randstad (2007)**

In het Urgentieprogramma Randstad wordt een nieuwe manier van werken gepresenteerd die moet leiden tot snelle besluitvorming. Zo wordt getracht bestuurlijke onmacht tegen te gaan en problemen op te lossen op het gebied van bereikbaarheid en economische dynamiek, kwaliteit van leven door een aantrekkelijk woon-, werk en leefklimaat, en de realisatie van een klimaatbestendige delta. Het totaal van de maatregelen moet het investeringsklimaat en de duurzaamheid verbeteren en daarmee de internationale concurrentiepositie van de Randstad. Vanuit ambities en opgaven voor de Randstad zijn 33 projecten en besluiten geformuleerd. Er zijn op dit moment geen projecten in de IJmond of langs het Noordzeekanaal.<sup>8</sup>

## **3.2 Regionaal beleid**

### **3.2.1. Inleiding**

Het regionale beleid wordt door de provincie Noord-Holland vastgelegd in streekplannen en provinciale beleidsnota's. Voor de zeetoeegang is met name het streekplan Noord-Holland-Zuid van belang. Dit streekplan is in 2003 vastgesteld. Met het rijksbeleid, zoals dat vastligt in de Nota Ruimte en andere rijksnota's wordt rekening gehouden.

Gedeputeerde Staten beoordelen gemeentelijke planologische besluiten zoals bestemmingsplannen en artikel 19- procedures aan het voor die gemeente geldende streekplan of de daarvan onderdeel uitmakende uitwerkingen. Op dit moment vinden diverse streekplanuitwerkingen plaats, maar deze hebben geen betrekking op het NZKG of de zeetoeegang. Voor het NZKG is verder het Masterplan Noordzeekanaalgebied (1995) en de actualisering daarvan (mei 2001) van belang. Een provinciaal verkeer- en vervoersplan is in voorbereiding.

#### ***Algemene schets zeehavenbeleid***

Het zeehavenbeleid richt zich vooral op (zee-)haven gerelateerde bedrijvigheid. Daaronder wordt verstaan alle kade- en/of havenverbonden bedrijvigheid in het NZKG (en bij Den Helder en op Texel). Bij het mogelijk maken van de ontwikkeling van de (zee)haventerreinen hanteert de provincie de volgende volgorde als uitgangspunt:

- Optimale benutting van bestaande terreinen. Het intensiveren van het ruimtegebruik op de bestaande bedrijventerreinen (en op nieuw uit te geven, hoogwaardige bedrijventerreinen) is een belangrijk middel om de behoefte aan nieuwe terreinen te beperken (Bron: *Masterplan Noordzeekanaalgebied*).

---

<sup>8</sup> In de Noordvleugel zijn wel andere projecten geformuleerd, zoals: de wegbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere, OV Schiphol-Amsterdam-Almere, A4 Schiphol, ontwikkelingsmogelijkheden Schiphol op lange termijn, werkstad A4 en de realisatie van een aantrekkelijker woon-, werk-, en klimaat in de Haarlemmermeer.

- Herstructurering en innovatief ruimtegebruik. Herstructurering speelt een steeds grotere rol in het aanbod van nieuwe zeehaventerreinen. Innovatief ruimtegebruik is opgenomen in de provinciale ambitie.
- Ontwikkelen bedrijventerreinen die reeds in de planvoorbereiding zijn opgenomen.
- Gefaseerde ontwikkeling van de Wijkermeerpolder.

### **3.2.2 Masterplan Noordzeekanaalgebied (1995)**

Een belangrijke doelstelling van het masterplan is het versterken van de economische structuur van het Noordzeekanaalgebied. Het gaat erom de economische activiteiten in de pas te laten lopen met de groei van de regionale beroepsbevolking en de concurrentiepositie van het NZKG veilig te stellen. Om dit te realiseren zijn destijds diverse ambities benoemd:

- Meer dan gemiddelde economische groei handhaven;
- Hoge (groei van de) toegevoegde waarde blijven realiseren;
- 37.000 nieuwe arbeidsplaatsen creëren in de periode 1990-2015;
- evenwichtige uitbouw van het totale economische complex realiseren;
- havengebonden sectoren tenminste laten meegroeien met de markt;
- vitale sectoren zoals levensmiddelenindustrie, distributie, visserij, koel- en vriessector, grafische sector, (klein-) metaal, (fijn-) chemie versterken;
- regio verder profileren als distributieregio en industriehavenregio.

Bij het behalen van logistieke doelstellingen van het masterplan is een aantal knelpunten gesignaleerd die de land en zeezijdige bereikbaarheid bedreigen. Het gaat dan om:

- de capaciteit van de zeesluizen in IJmuiden;
- de toenemende congestieproblemen op de weg;
- fysieke belemmeringen voor de binnenvaart, zoals bruggen en sluisen;
- passagemogelijkheden railgoederenvervoer van Amsterdam CS.

De kern van de oplossingsmaatregelen voor het goederenvervoer ligt volgens het masterplan in het stimuleren van de kustvaart, binnenvaart en spoor. De groei van het wegvervoer zou beperkt moeten worden ten gunste van deze modaliteiten. De volgende ambities zijn in het masterplan genoemd:

- modal split wijzigen richting binnenvaart, kustvaart en railvervoer;
- bevorderen van mogelijkheden voor multimodaal transport;
- creëren van een railcargotransferium en multimediale overslagpunten;
- optimale zeetoegankelijkheid realiseren, met name voor just-in-time vervoer;
- goede ontsluiting van bedrijfsterreinen realiseren voor water, weg en rail;
- optimaal benutten infrastructuur en selectief uitbreiden weginfrastructuur;
- opheffen/voorkomen van evidente belemmeringen in wegtransport;
- productie en transportketens beter op elkaar afstemmen en regionale, nationale en internationale transportstromen bundelen;
- relaties Schiphol en zeehavens in kader van vestigingsmilieu uitwerken;
- beheersing en geleiding van mobiliteit.

In de actualisering van het Masterplan van 2001 (voor de vijf daarop volgende jaren), zijn een aantal speerpunten van beleid genoemd. Enkele relevante speerpunten zijn:

- Versterken van de netwerkpositie, de positie van het NZKG als multimodal vervoersknooppunt. In dit verband worden een aantal noodzakelijke investeringen genoemd, waaronder investeringen in de nieuwe grote sluis in IJmuiden.
- Bevorderen van multimediaal vervoer. Het gaat dan om de beschikbaarheid en toegankelijkheid van al vervoersmodaliteiten (weg, spoor, lucht en elektronische ontsluiting (portnet)).
- Intensivering van ruimtegebruik op bedrijventerreinen.

- Ontwikkeling van nieuwe, duurzame bedrijventerreinen.

### 3.2.2 Visie 'Kracht door diversiteit' (2004)

In januari 2004 hebben de ministers van VenW en VROM aan de regio gevraagd om te komen met een verbeterd voorstel voor de tweede grote zeesluis. Dat heeft onder meer geleid tot een studie naar alternatieven voor een betere zeetoegang<sup>9</sup> en een ruimtelijk-economische visie voor het NZKG voor 2020<sup>10</sup>. De kern van de visie is dat Zeehavens van Amsterdam een onmisbaar onderdeel uitmaakt van de economische ontwikkeling van de Noordvleugel van de Randstad. De economie in deze regio ontleent haar kracht aan vier pijlers: de zakelijk-financiële dienstverlening, toerisme en creativiteit, logistiek en distributie en industrie. Juist deze pluriformiteit maakt volgens de visie dat de noordvleugel zich kan blijven ontwikkelen tot een regio met aantrekkelijke perspectieven voor handel, industrie en werkgelegenheid. Zeehavens Amsterdam versterkt vooral de pijlers logistiek en distributie en industrie. Daarom is het gewenst volgens de visie dat overheid en markt samen blijven werken aan een duurzame ontwikkeling van het havenindustriële complex in het Noordzeekanaalgebied. Amsterdam positioneert zich volgens de visie de komende jaren als een internationaal logistiek knooppunt, waar overslag, doorvoer en verwerking van alle goederenstromen mogelijk zijn, en waar industriële activiteiten nog kunnen groeien. De haven streeft niet naar een meganiveau, maar zoekt wel de juiste schaalgrootte om een substantiële bijdrage te leveren aan de internationale concurrentiepositie van Nederland. Amsterdam is dus geen tweede Rotterdam. Beide havens hebben volgens de visie een eigen identiteit. De voordelen voor Nederland zijn ladingstromen blijven behouden en goederenstromen worden over verschillende transportassen vervoerd. Dankzij het haventandem Rotterdam-Amsterdam kan Nederland, volgens de visie, de toevoer van goederen afhandelen op een economisch, logistiek en milieutechnisch verantwoorde wijze.

Geconcludeerd wordt dat Zeehavens Amsterdam onmisbaar zijn voor de economie en de werkgelegenheid van de Noordvleugel en voor de internationale concurrentiepositie van Nederland. Verder wordt geconcludeerd dat de betrouwbaarheid, de capaciteit en de toegankelijkheid van de zeetoegang uiterlijk 2015 moeten zijn verbeterd. Een nieuwe, slim gebouwde zeesluis in combinatie met een innovatieve aanbesteding is een zeer kansrijke manier om een goedkope oplossing te vinden met een evenwichtige kosten-batenverhouding.

In 'Kracht door diversiteit' worden de volgende *ambities voor 2020* geformuleerd:

Ten aanzien van de *Noordvleugel*:

- Staat hoog in de Europese ranglijsten van steden wat betreft groei van toegevoegde waarde en productiviteit.
- Heeft een hoge arbeidsparticipatie en een lage werkloosheid.
- Profileert zich mondiaal als toegankelijk voor iedereen die talent heeft.
- Heeft een veelzijdige en robuuste productiestructuur die steunt op vier sterke pijlers.
- Heeft op onderdelen van de creatieve diensten een vooraanstaande positie in Europa.
- Biedt een goede vestigingsplaats voor internationaal opererende hoofdkantoren en zakelijke en financiële diensten.
- Als logistieke regio bovenaan in Europa door synergie van luchthaven, zeehaven en internet-hub.
- Heeft een luchthaven die door zijn kwaliteit en service in trek is bij internationale luchtvaartmaatschappijen.
- Heeft een gezonde en stabiele industrie met hoge productiviteit, die profiteert van de

<sup>9</sup> Bereikbaar, betrouwbaar, betaalbaar; Naar een betere toegang voor zeehavens Amsterdam, 2004

<sup>10</sup> Kracht door diversiteit; ruimtelijke-economische visie 2020; Amsterdam Noordzeekanaalgebied, november 2004.

- brede logistieke dienstverlening in de regio.
- Heeft internationale bereikbaarheid verbeterd door aantakking op HSL netwerk en Betuwelijn.

Ten aanzien van het *havenindustriële complex*:

- Steunt op een grote variatie aan bedrijfstakken die elkaar nodig hebben en versterken.
- Heeft een belangrijke marktpositie in internationale logistiek en value added logistics (VAL).
- Heeft het goederenvervoer over de weg weten om te buigen naar meer vervoer over water.
- Consolideert zijn positie in droge bulk en natte bulk.
- Is uitgegroeid tot een internationaal metaal distributiecentrum.
- Is Noordwest-Europa's sterkste vis- en food-opslag.
- Heeft een markt positie verworven in de olievervangende agro-industrie (biomassa).
- Levert een unieke bijdrage aan de werkgelegenheid in Amsterdam, vooral voor technisch, logistiek en laaggeschoold personeel.

Ten aanzien van *het NZKG*:

- Heeft een verbeterde zeetoegang die tot ver na 2020 voldoet qua capaciteit, omvang en betrouwbaarheid.
- Heeft goede achterlandverbindingen via water, spoor, pijpleiding en weg.
- Heeft innovatieve oplossingen gevonden voor intensief ruimtegebruik op bedrijventerreinen.
- Heeft in de Wijkmeerpolder een modern nieuw haven- en industrieterrein ontwikkeld dat tevens recht doet aan cultuurhistorische waarden, natuur en recreatie.
- Past maatwerk toe bij de combinatie van woningbouw en industrie, dankzij nieuwe regelgeving.
- Is erin geslaagd de negatieve impact van goederenstromen en industriële activiteiten op de omgeving te verminderen door toepassing van nieuwe technieken ondanks de toename van die activiteiten.

### 3.2.3 Streekplan Noord-Holland-Zuid (2003)

#### ***Algemene doelstellingen en opgaven***

De in het streekplan geformuleerde ambities hebben ook betrekking op havenontwikkeling.<sup>11</sup> Het provinciaal bestuur wil met nieuwe bedrijventerreinen, havenontwikkeling en kantoorlocaties ruimte bieden voor een versterking van de nationale en internationale concurrentiepositie en daarbij Schiphol voldoende ruimte bieden om zich te handhaven als mainport. De volgende doelstellingen<sup>12</sup> moeten de provinciale ambities dichterbij brengen:<sup>13</sup>

- het benoemen van (inter)nationale knooppunten/ toplocaties en regionale knooppunten;
- instandhouding en verbetering van de positie van Noord-Holland in de internationale vervoersnetwerken (door de lucht, per rail, weg, water en telecommunicatie) en verbetering van de interne bereikbaarheid binnen de Deltametropool; verkorting reistijden met het openbaar vervoer tussen de belangrijkste centra en optimalisering van de infrastructuur van spoor, weg en water.
- Ontwikkeling van woon-, werk-, en leefmilieu waarbij een evenwicht ontstaat tussen de groene en de blauwe kwaliteiten en de stedelijke kwaliteiten; realisatie van een volledig scala aan stads- en dorpsmilieus, maar ook vergroting van de kwaliteit en belevingsmogelijkheden van landschap, natuur en cultuurhistorie en recreatievoorzieningen.

<sup>11</sup> Zie par 2.1, blz 15 van het streekplan.

<sup>12</sup> Mede gebaseerd op het kabinetsbesluit Deltametropool, november 2001.

<sup>13</sup> Par 2.2, blz 16.

- Versterking van het deltakarakter van de Deltametropool; vergroting van de mogelijkheden voor waterberging en verbetering van de samenhang tussen natuur en recreatiegebieden.
- Opvang van de ruimte vraag van de Deltametropool in het gebied zelf.

In het streekplan worden deze doelstellingen vertaald naar een ruimtelijke hoofdstructuur waarbij een onderscheid wordt gemaakt tussen een hoogdynamisch stedelijk kerngebied en een laagdynamisch grootschalig landschap.<sup>14</sup> In het streekplan worden zeven opgaven gesteld. Deze zijn: (i) ruimte voor water, (ii) ontwikkeling waardevolle landschappen, (iii) een bereikbare netwerkstad, (iv) ruimte voor wonen, (v) ruimte voor werken, (vi) een economische bestaansbasis voor de landbouw en (vii) behoud en ontwikkeling van cultuurhistorische waarden.<sup>15</sup>

### **Beleidslijnen havencomplex NZKG<sup>16</sup>**

Het streven van het provinciaal bestuur is gericht op een consolidatie van de positie als verwerkingshaven, waarbij de verhouding tussen verwerking en doorvoer ongeveer op het huidige niveau (70-30) blijft. Doorvoer wordt dan gebruikt om voldoende vervoersvolume te verkrijgen waarbij binnenvaart en spoor kunnen concurreren met wegvervoer. Voor de benodigde ruimte is het Bestuursplatform Masterplan Noordzeekanaalgebied uitgegaan van reële economische groeiverwachtingen en van de verplaatsingsbehoefte van milieuhinderlijke bedrijven uit het stedelijk gebied op basis van bestaande ruimtelijke plannen. Het streven is de bedrijventerreinen zo duurzaam mogelijk in te richten. Eén van de belangrijkste beleidspunten waarvoor de provincie staat is of, en zo ja waar, nog ruimte kan worden geboden voor milieuhinderlijke bedrijven vanuit het stedelijk gebied.

Zeehaventerreinen zijn onder te verdelen in natte en droge terreinen. Natte zeehaventerreinen hebben een laad-loskade langs diep vaarwater, toegankelijk voor grote zeeschepen. Hindercategorieën 2 t/m 5 zijn toegestaan.<sup>17</sup> Deze terreinen zijn bedoeld voor bedrijven die een directe relatie hebben met de haven en aan of nabij een kade moeten liggen. Droge zeehaventerreinen zijn bedoeld voor grootschalige activiteiten die milieuruimte nodig hebben. Daarom is ook hier hinder- categorie 2 t/m 5 toegestaan. In het NZKG is er tot 2020 voldoende voorraad aan droge terreinen.

De opgave voor de periode 2000-2020 voor het NZKG is (netto ha):

Nat:

- Intensivering 59
- Nieuw 210

Droog:

- Intensivering 10

Gelet op de behoefte aan **natte zeehaventerreinen** en het uitgangspunt om het groene gebied te sparen, is het van groot belang dat bestaande natte terreinen hun functie behouden. De natte zeehaventerreinen zijn niet bedoeld voor de extra vraag naar bedrijventerreinen als gevolg van de stedelijke transformatieprocessen. Om tegemoet te komen aan de transformatiebehoefte binnen de Ring van Amsterdam hanteert de provincie de volgende benuttingsvolgorde van bedrijventerreinen in het NZKG:

- maximaal intensiveren en herstructureren binnen het bestaande Westpoort;

<sup>14</sup> Dit wordt uitgewerkt in par. 2.2 van het streekplan.

<sup>15</sup> Zie par 2.6, blz 25. De opgaven worden toegelicht in hoofdstuk 3 en uitgewerkt in hoofdstuk 4.

<sup>16</sup> Zie par. 5.2 van het streekplan.

<sup>17</sup> Deze hindercategorieën betreffen de milieucategorieën die worden gebruikt in de veel toegepaste VNG brochure "Bedrijven en milieuzonering"

- maximaal benutten van de bestaande milieucontouren in het gebied door bedrijven of bedrijventerreinen zo te situeren dat bijbehorende milieuzones zoveel mogelijk worden gestapeld;
- ontwikkeling van de Wijkermeerpolder.

Pas als binnen het bestaande havengebied geen ruimte meer is voor natte bedrijventerreinen wordt daarbuiten gezocht.

De Wijkermeer blijft voorlopig in gebruik voor agrarische doeleinden en natuur, zodanig dat geen onomkeerbare besluiten worden genomen die een toekomstige ontwikkeling als haven en nat bedrijventerrein onmogelijk maken of in ernstige mate belemmeren. De Wijkermeerpolder wordt gezien als een strategische reserve. Pas als er overeenstemming bestaat tussen provincie en Rijk kan de Wijkermeerpolder worden gebruikt voor de ontwikkeling van een haven en natte bedrijventerreinen.

Sinds de vaststelling van het streekplan in 2003 zijn de ontwikkelingen op de bedrijventerrein rondom het Noordzeekanaal gevolgd via de jaarlijkse monitor bedrijventerreinen van het Masterplan Noordzeekanaalgebied. Mede door een forse ruimtewinst als gevolg van herontwikkeling van bestaande haventerreinen is het naar het oordeel van Bestuursplatform Masterplan Noordzeekanaalgebied nog niet noodzakelijk geweest de procedure voor het ontwikkelen van de Wijkermeerpolder als havengebied in gang te zetten. Op 19 november 2007 hebben Provinciale Staten met een amendement bij de vaststelling van een streekplanuitwerking voor Noord-Holland Zuid duidelijk gemaakt de strategische reservering voor haven en nat bedrijventerrein in de Wijkermeerpolder te willen handhaven.

Droge zeehaventerreinen liggen binnen de milieucontouren van het havengebied en zijn grootschalig ingericht. De droge zeehaventerreinen zijn de laatste ruimte in het zuidelijk deel van de provincie waar milieuhinderlijke en grootschalige bedrijven nog gehuisvest kunnen worden. Voor de transformatieopgave van het stedelijk gebied ligt hier nog een mogelijkheid om milieuhinderlijke bedrijven, die niet water- gebonden zijn, uit te plaatsen naar deze gebieden. Hierdoor kan er meer ruimte vrijkomen voor andere functies in het stedelijk gebied, zoals wonen. De ruimte op de droge zeehaventerreinen kan gezien worden als een strategische ruimte. Het is immers het laatste gebied in de regio waar milieuhinderlijke bedrijven zich kunnen vestigen.

Overige terreinen Na volledige realisering van Business Park IJmond wordt het resterende terrein van Corus (ca 800 ha) voor het grootste deel gebruikt voor productie, transport, afvalverwerking en voor overige, aan productie gelieerde, activiteiten. 135 ha wordt gebruikt voor een afschermende groenzone van 90 ha en een strategische reserve van 35 ha.

Voor de bereikbaarheid van het NZKG vindt de provincie in het bijzonder van belang:

- aanleg van de nieuwe zeesluis bij IJmuiden;
- uitbreiding van de binnenvaartfaciliteiten door de aanleg van binnenvaartterminals. Hiervoor zijn mogelijkheden in Haven De Pijp en in de Achtersluispolder te Zaanstad;
- aanleg van de Tweede Coentunnel en de daaraan gekoppelde Westrandweg;
- aansluiting A8-A9 voor een verbeterde oost-west verbinding;
- Westelijke Randweg Beverwijk.

### ***Een bereikbare netwerkstad***

Centraal staat een effectieve benutting van de bestaande infrastructuur in Zuid-Kennemerland en IJmond. Het ruimtelijk beleid richt zich daarom op de realisatie van nieuwe woon- en werklocaties nabij bestaande en nog aan te leggen openbaarvervoerinfrastructuur. De verbetering van de bereikbaarheid van duin en kust richt zich vooral op het openbaar vervoer: Bij alle stations komen goede voorzieningen voor voor- en natransport per fiets om



het openbaarvervoergebruik te bevorderen. Waar mogelijk worden P+R-voorzieningen aangelegd bij stations. Bij het stedelijk knooppunt Beverwijk wordt de bouw van een transferium niet uitgesloten. De provincie is voorstander van de opening van het nieuwe station Haarlem-Zuid en een nieuw station bij het voormalige CSM-terrein bij Halfweg. Een station bij Halfweg is gekoppeld aan de eventuele benutting van bestaand spoor, door bijvoorbeeld lightrail tussen Amsterdam en Haarlem, en de ontwikkeling van het voormalige CSM-terrein. Voor de problematiek van de bestaande N200 door Halfweg moet in relatie tot de capaciteitsvergroting van de Coentunnel een oplossing worden gevonden, hetzij via een omlegging of een verdiepte aanleg van de N200, hetzij via een afsluiting van de N200 in combinatie met een doorgaande route via de A9/Westrandweg. Realisering van de verbinding A8/A9 wordt planologisch niet onmogelijk gemaakt. De Westelijke Randweg Beverwijk wordt gerealiseerd binnen de streekplanperiode.

## **4. NATUUR-, WATER, RECREATIE- EN LANDSCHAPSBELEID**

### **4.1 Nationaal beleid**

#### **4.1.1. Inleiding**

De belangrijkste nota op het gebied van natuur, recreatie en landschap is de Nota Ruimte. In het verleden werd het rijksbeleid voor ruimtelijke onderwerpen in afzonderlijke nota's ondergebracht (Nota's over de ruimtelijke ordening, structuurschema's Groene Ruimte, e.d.). Met de Nota Ruimte is voor het eerst voor ruimtelijke onderwerpen een nota opgesteld (met uitzondering van het verkeer- en vervoersbeleid, dat is in de Nota Mobiliteit opgenomen). Het beleid ten aanzien van wonen en werken is hierboven al samengevat. Hier gaat het om beleid voor de groene ruimte. Bij de ontwikkeling van beleid en vooral bij de voorbereiding van concrete projecten in het NZKG (waaronder de zeesluizen) moet de wet- en regelgeving op het gebied van water, natuur en ruimtelijke ordening in acht worden genomen.

#### **4.1.2 Nota Ruimte (2005/06)**

##### ***Nationale Ruimtelijke hoofdstructuur***

Het nationaal ruimtelijk beleid voor water en groene ruimte richt zich op borging en ontwikkeling van natuurwaarden, de ontwikkeling van landschappelijke kwaliteit, en van bijzondere, ook internationaal erkende, landschappelijke en cultuurhistorische waarden. Tevens is borging van veiligheid tegen overstromingen, voorkoming van wateroverlast en watertekorten en verbetering van water- en bodemkwaliteit van groot belang. Het rijk realiseert op deze wijze de centrale doelstellingen: versterking van de internationale concurrentiepositie van Nederland, bevordering van krachtige steden en een vitaal platteland, de borging en ontwikkeling van belangrijke (inter)nationale waarden en de borging van veiligheid. Provincies en gemeenten zijn in belangrijke mate verantwoordelijk voor de vormgeving en realisering van het ruimtelijk beleid in het buitengebied. Het rijk heeft daarbij speciale aandacht voor het hoofdwatersysteem, de Ecologische Hoofdstructuur (inclusief robuuste ecologische verbindingen) en de Vogel- en Habitatrichtlijngebieden en natuurbeschermingswetgebieden. Hetzelfde geldt voor de nationale landschappen, de Werelderfgoedgebieden en de greenports. Dergelijke gebieden maken deel uit van de Ruimtelijke Hoofdstructuur. In of bij het NZKG zijn natuurgebieden, nationale landschappen- en werelderfgoedgebieden gelegen, en het kustfundament. Bovendien is de Noordzee vlak aan de kust als een gebied met een bijzondere ecologische waarde in de Noordzee

aangemerkt. In het NZKG gaat het specifiek om de duingebieden bij IJmuiden (EHS, VRG, NBW), de Noordzee, de nationale landschappen Noord-Hollands Midden (met delen van de stelling van Amsterdam benoorden het Noordzeekanaal en Waterland) en de Stelling van Amsterdam). De Stelling van Amsterdam is opgenomen als werelderfgoed op de Unesco-lijst. De netto begrensde Ecologische Hoofdstructuur (met uitsluiting van de Noordzee en de grote wateren), de Vogel- en Habitatrichtlijngebieden en de gebieden die vallen onder de Natuurbeschermingswet, worden aangeduid als beschermde gebieden. Voor deze beschermde gebieden geldt de verplichting tot instandhouding van de wezenlijke kenmerken en waarden en een nee, tenzij -regime. Het ruimtelijk beleid is gericht op behoud, herstel en ontwikkeling van deze wezenlijke kenmerken en waarden, waarbij tevens rekening wordt gehouden met de medebelangen die in het gebied aanwezig zijn.

### ***Transformatie Rijksbufferzone***

In het verleden zijn door het rijk bufferzones aangewezen om de stadsgewesten ruimtelijk te scheiden en de ruimtelijke ontwikkelingen te geleiden. In of bij het NZKG gaat het om Amsterdam-Haarlem, Amsterdam-Purmerend, Amstelland-Vechtstreek. Deze gebieden zijn sindsdien gevrijwaard van grootschalige bebouwing en zijn mede daardoor van grote waarde voor de stedelingen die dicht bij huis van open landschappen willen genieten. In de loop van de jaren zijn de rijksbufferzones steeds meer onderdeel gaan uitmaken van de stedelijke netwerkvorming. Zij hebben naast hun belangrijke functie als buffer tussen de steden ook een toenemende rol gekregen als recreatiemogelijkheid voor de stedelijke Bevolking. De dagrecreatieve functie van de rijksbufferzones moeten op grond van de Nota Ruimte verder worden versterkt. De bufferzones transformeren daarmee tot relatief grootschalige, groene gebieden met diverse mogelijkheden voor ontspanning en dagrecreatie. Het rijk stimuleert en ondersteunt de beoogde transformatie, ook in financiële zin. De provincies hebben het voortouw om, in overleg met de betrokken gemeenten, de verdere ontwikkeling van deze gebieden ter hand te nemen. Bij de financiële ondersteuning door het rijk wordt prioriteit gegeven aan de regio's met het grootste tekort aan recreatief groen. Medio 2015 wordt een evaluatie uitgevoerd, waarbij gekeken wordt of de transformatie van de bufferzones zodanig is voortgeschreden, dat de status van rijksbufferzone voor de betrokken gebieden kan worden opgeheven. Provincies stellen voor de rijksbufferzones een planologisch regime vast, gericht op het vrijwaren van de gebieden van verdere verstedelijking. Het rijk toetst of het regime overeen komt met de planologische doelstellingen voor de rijksbufferzones.

### **4.1.3 Kabinetsvisie op het waterbeleid 'Nederland veroveren op de toekomst'**

In de Watervisie is gekozen voor vijf thema's waarin de speerpunten in het waterbeleid uiteengezet worden. De vijf thema's zijn:

- 'Nederland maken we samen klimaatbestendig'. Door samen te werken met andere overheden, burgers, bedrijven en maatschappelijke organisaties kan in het maken van plannen voor de ruimtelijke inrichting beter rekening gehouden worden met water.
- 'Nederlanders maken met water een sterkere economie'. Het kabinet wil door het combineren van verschillende functies in het waterbeheer economische kansen benutten.
- 'Nederlanders leven duurzaam met water'. Maatregelen tegen overstromingen, wateroverlast en verlies aan waterkwaliteit moeten worden gecombineerd met het verbeteren van de natuurlijke omgeving. Daarnaast wil het kabinet verder investeren in relaties met andere landen waarmee Nederland het beheer van rivieren en zeeën deelt.
- 'Nederland helpt met waterkennis wereldwijd'. Het kabinet wil een grotere bijdrage leveren aan het oplossen van problemen rondom water in ontwikkelingslanden. Bovendien kan Nederland in andere landen ook kennis opdoen die in ons land goed te gebruiken is.

- ‘Nederlanders herontdekken leven met water’. Het kabinet wil mensen meer betrekken bij de kansen die de klimaatverandering en de wateropgave met zich meebrengen.

De Watervisie is het begin van een proces dat toewerkt naar een plan voor een klimaatbestendige waterhuishouding van Nederland: het Nationale Waterplan in 2009.

## 4.2 Regionaal beleid

### 4.2.1 Inleiding

Het streekplan Noord-Holland Zuid is het belangrijkste provinciale beleidsdocument. Als het gaat om natuur, recreatie en landschap gaat het streekplan met name in op ruimte voor water, waardevolle landschappen ruimte voor water en recreatie en toerisme.

### 4.2.2 Streekplan Noord-Holland Zuid (2003)

#### ***Ontwikkeling van waardevolle landschappen in de IJmond***

In de IJmond is het oorspronkelijke landschap door de activiteiten rond het Noordzeekanaal sterk aangetast. Door versterking van de PEHS proberen de provincie de samenhang tussen de resterende groene gebieden opnieuw vorm te geven of te herstellen. Dit geschiedt in het kader van het Groen- en Waterplan Binnenduinrand Heemskerk, Beverwijk, Velsen- Noord. Het plan heeft betrekking op de verhoging van de cultuurhistorische, ecologische en recreatieve waarde van het gebied. Ook wordt de mogelijkheid geboden voor wonen in een groene setting (Beverwijk-West), als overgang tussen het bebouwde en het agrarische gebied. Bij de aanleg van de toekomstige Westelijke Randweg wordt gezorgd voor een goede landschappelijke inpassing.

De graslanden en veen(weide)gebieden tussen Uitgeest en Heemskerk, tussen Heemskerk en Castricum en tussen Castricum en Limmen vormen belangrijke verbindingen tussen duinen en achterland. Deze gebieden moeten open en vrij van bebouwing blijven. Nabij de woonwijk Broekpolder wordt een nieuw recreatiegebied ter grootte van circa 100 ha gerealiseerd. Deze groenlocatie is onderdeel van het Strategisch Groenproject IJmond-Zaanstad ‘Tussen IJ en Z’ dat in totaal 250 ha vlakgroen en 60 ha groene verbindingen omvat. Overigens zal het SGP aansluiten op de groenontwikkeling in de Groene IJmond, in het kader waarvan 200 ha groen wordt aangelegd. In beide projecten zullen de plannen in 2010 tot uitvoer zijn gebracht.

#### ***Behoud en ontwikkeling cultuurhistorische waarden***

Het versterken van het industrieel erfgoed heeft betrekking op het Noordzeekanaal en de lijn Haarlem-Amsterdam. Langs deze assen worden industrieel erfgoedcomplexen hergebruikt (bijvoorbeeld ten behoeve van sociaal-culturele functies) met toevoeging van hoogwaardige nieuwbouw. Voorbeelden van dergelijke herontwikkelingslocaties in Zuid-Kennemerland zijn het EBH-terrein in Haarlem en het CSM-terrein in Halfweg. Voor de ontwikkeling van laatstgenoemd terrein is de realisering van het station Halfweg gewenst.

Het deel van de Stelling in deze regio is in potentie een stedelijk parkgebied. Het is onderdeel van het potentieel Regionaal Park (voormalig bufferzonegebied Haarlem-Amsterdam). In dat kader is in de Stellingzone een mix van groene, blauwe en rode functies mogelijk gericht op verbetering van het recreatief (mede)gebruik (zie ook Groene Decor).

#### ***Recreatie en toerisme***

De volgende speerpunten zijn van belang: kust, cultuur(historie), watersport en bloemen. Het kust- en duingebied vervult een belangrijke toeristisch-recreatieve functie. Gebieden met een

intensieve kustrecreatie zijn Zandvoort, Bloemendaal aan Zee, IJmuiden aan Zee (Kennemerstrand) en Wijk aan Zee. De provincie wil de toeristische aantrekkingskracht versterken van Zandvoort (herstructurering van de Middenboulevard en de pilot jaarrondexploitatie strandpaviljoens), IJmuiden aan Zee (versterking toeristisch/recreatieve potenties van het Kennemerstrand conform de Kustvisie IJmuiden) en van Wijk aan Zee. Voor zover de randvoorwaarden vanuit kustveiligheid hierbij een belemmering vormen, heeft de provincie in samenwerking met betrokken partijen naar oplossingen hiervoor gezocht. In oktober 2007 heeft gedeputeerde staten besloten dat strandpaviljoens het gehele jaar op het strand geëxploiteerd mogen worden. Om de druk op het kust- en duingebied te verminderen moeten de nieuwe recreatievoorzieningen zo dicht mogelijk bij de stad of in de stadsrand liggen. Nabij de Stelling van Amsterdam worden nieuwe recreatieve routes aangelegd.

### **Zeewering**

Vanuit de zeezijde staat de kust onder druk als gevolg van klimaatverandering en zeespiegelstijging. Vanuit de landzijde is er druk op de kust door de vele ruimteclaims, vooral voor verstedelijking, recreatie en toerisme. Tegelijkertijd staat de natuurlijke betekenis van de kust onder druk. Om deze ontwikkelingen in goede banen te kunnen leiden heeft de provincie samen met Zuid-Holland de Kustvisie 2050 opgesteld. Daaruit blijkt dat de brede duingebieden in Noord-Holland Zuid voldoen om het achterliggende poldergebied ook op langere termijn veilig te kunnen houden. Problemen doen zich voor bij de kustplaatsen, waar een deel van de bebouwing buitendijks ligt. Als gevolg van klimaatverandering en zeespiegelstijging schuift de grens tussen binnen- en buitendijks geleidelijk verder landinwaarts en neemt het buitendijkse gebied toe. Daarmee stijgt ook het schadepotentieel bij overstromingen (die stijging is nog groter naarmate in deze zone wordt geïnvesteerd). Het Rijk heeft daarom in 1997 een interim-beleid voor bebouwing in de kustzone afgekondigd: bouwactiviteiten in buitendijkse gebieden zijn sindsdien niet, of slechts in uitzonderlijke gevallen, toegestaan. Deze bouwrestricties zijn van toepassing op het zogenaamde kustfundament, waarin een landwaartse reservering is opgenomen voor 200 jaar zeespiegelstijging. Dit alles vormde de afgelopen jaren een belemmering voor de vanuit recreatie en toerisme gewenste kwaliteitsimpuls voor kustplaatsen. Het interim-beleid wordt momenteel nader uitgewerkt in de leggers en waterkeringbeheerplannen van de waterschappen. De Visie Hollandse Kust 2050 laat zien dat er mogelijkheden zijn om het landwaarts verschuiven van de grens tussen binnen- en buitendijks te voorkomen. Dit kan door met megasuppleties de onderwateroever en het strand op te hogen en de duinenzeewaarts te verbreden. Het Rijk onderkent inmiddels in haar 'Beleidsagenda voor de kust' (2002) dat dit voor de kustplaatsen de meest kansrijke strategie voor de toekomst is.

De *essentie van de opgave* bestaat uit het voeren van een ruimtelijk beleid, dat enerzijds invulling geeft aan begrippen als duurzame veiligheid en risicobeheersing, en dat anderzijds ruimte biedt voor een kwaliteitsimpuls van de kustplaatsen. Hiervoor is maatwerk nodig. Bij concrete oplossingen is wel afstemming met het hogere schaalniveau noodzakelijk om ongewenste effecten te voorkomen.

Voor kustplaatsen met veel economische waarden in het buitendijkse gebied dient in vervolg op de Visie Hollandse Kust 2050 een integrale planstudie plaats te vinden naar de mogelijkheden van een consoliderende of zeewaartse strategie<sup>18</sup>. Onder voorbehoud van de uitkomsten van dergelijke studies in termen van haalbaarheid en consequenties, kunnen daarmee de restricties in het huidige beleid (deels) worden opgeheven.

---

<sup>18</sup> Het gaat hier om de kustplaatsen Zandvoort, Egmond aan Zee en Bergen aan Zee en de betreffende studies zijn op dit moment eind 2007 nog gaande.

Het *Kennemerstrand* is een buitendijks gelegen strandvlakte, met toeristisch-recreatieve voorzieningen. In 1999 heeft de gemeente Velsen de Kustvisie IJmuiden vastgesteld, waarin een verdere toeristisch-recreatieve ontwikkeling wordt voorzien. De provincie maakte deze ontwikkeling in dit streekplan ruimtelijk mogelijk conform de door Gedeputeerde Staten geaccordeerde Kustvisie IJmuiden. Aan de verdere ontwikkeling van het Kennemerstrand heeft de provincie de voorwaarde verbonden dat er duidelijke garanties moeten zijn voor de veiligheid bij extreme stormen en hoogwater. Als aan deze voorwaarden wordt voldaan, is er wat ons betreft geen onderscheid meer tussen de rode en de kustbebouwingscontour. De provincie heeft het initiatief genomen om samen met de betrokken overheden naar mogelijkheden hiervoor te zoeken. Hieruit blijkt dat het technisch mogelijk is om het gebied binnendijks te brengen. Nader onderzoek is nodig naar de ruimtelijke inpasbaarheid van een dergelijke maatregel.

Bij *Bloemendaal aan Zee en Wijk aan Zee* zijn de economische waarden in het buitendijkse gebied veel kleiner dan voor Zandvoort of het Kennemerstrand. Er is hier ook geen sprake van permanente bewoning buitendijks. De provincie wil de huidige situatie handhaven.

Een deel van het *Corusterrein* en het volledige *havengebied* in IJmuiden liggen buitendijks. Het gaat hierbij om haven- en bedrijfsterreinen. Grenzend aan het havengebied van IJmuiden, in de driehoek tussen de Vissershaven en de Zuidersluis, ligt ook nog een stuk buitendijkse bebouwing met een permanente woonfunctie. De provincie vindt het wenselijk dat er onderzoek plaatsvindt naar het huidige veiligheidsniveau van dit gebied en de mogelijkheden om het gebied op termijn een wettelijke bescherming tegen overstroming te geven.

## 5. MILIEUBELEID

### 5.1 Inleiding

De combinatie van bedrijvigheid (incl. grote industrie), verkeer en een internationale luchthaven maakt dat Noord-Holland Zuid tot de zwaarder belaste gebieden van Nederland behoort. Dit geldt voor geluid, voor luchtverontreiniging (m.n. langs de ringwegen rond Amsterdam) en voor externe veiligheidsrisico's. Voor geluid, externe veiligheid en luchtverontreiniging gelden, vanuit het oogpunt van bescherming van burgers tegen risico's en hinder, wettelijke grenswaarden. Ruimtelijke ontwikkelingen worden derhalve getoetst aan deze grenswaarden. Met name zijn van belang de Wet milieubeheer, Wet geluidhinder (Wgh) en de op grond daarvan geldende geluidszones rond industrieterreinen en wegen en het Besluit luchtkwaliteit. Het streekplan Noord-Holland Zuid en de Nota Ruimte gaan in op de (nationale) milieukaders.

De doelstellingen van het Masterplan Noordzeekanaalgebied zijn afgeleid van het Nationale Milieubeleidsplan 2 uit 1989, en daarom nauwelijks meer relevant te noemen. In de actualisatie van het masterplan zijn een aantal speerpunten van beleid aangegeven. Deze zijn: de ontwikkeling van een milieumonitoringsysteem, het stimuleren van milieumaatregelen bij bedrijven, de ontwikkeling van een kader duurzame bedrijventerreinen en de integratie van leefbaarheid binnen economische doelstellingen (moest nog worden uitgewerkt).

Inmiddels heeft een leefbaarheidonderzoek plaatsgevonden in woongebieden rond de havengebieden. Bewoners in het gebied is gevraagd hoe zij de leefbaarheid ervaren. Uit dit onderzoek bleek onder meer dat vooral overlast van wegverkeer wordt ervaren.<sup>19</sup>

## **5.2 Geluidhinder**

De huidige regelgeving voor geluid is vastgelegd in de Wgh. Voor geluid door industrielawaai, afkomstig van gezoneerde industrieterreinen (art. 41 Wgh.), geldt een voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) (etmaalwaarde). Binnen de geluidszone is in beginsel geen woningbouw toegestaan. De provincie kan voor nieuw te projecteren woningen hogere waarden vaststellen tot maximaal 55 dB(A). In bijzondere gevallen zijn ontheffingen naar maximaal hogere waarden (plafonds) mogelijk (art. 67 lid 4 en 5), onder criteria van 'vervangende nieuwbouw' en bij 'zeehavengebonden' activiteiten. Voor geluid door wegverkeer geldt eveneens een voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A). Ook hier

Kan de provincie onder bepaalde voorwaarden en binnen bepaalde grenzen hogere waarden vaststellen tot 55 dB(A) (buitenstedelijk) en ten hoogste 65 dB(A) in stedelijk gebied (art. 82a en 83 Wgh.). Daarnaast biedt de experimentenwet voor Stad- en Milieuprojecten onder voorwaarden mogelijkheden hogere waarden voor geluid toe te laten. De provincie wil het aantal geluidgehinderden per saldo niet te laten toenemen

### ***Waterlandoverleg***

In het zogenoemde Waterlandoverleg hebben de gemeenten, Velsen, Beverwijk, Heemskerk, de provincie Noord-Holland, Corus IJmuiden, de Kamer van Koophandel en de ondernemersvereniging FED IJmond, in 2006 een akkoord bereikt over een vijftal woningbouwlocaties in de IJmond en (toekomstige) bedrijfsontwikkelingen waaronder de revisievergunning Corus. Hiermee worden in de nabije toekomst ca. 2000 woningen gerealiseerd en bedrijfsontwikkelingen veilig gesteld. De provincie ondersteunt de gemeenten Velsen en Beverwijk financieel bij de ontwikkeling van twee locaties: Velsen-Noord en Oud-IJmuiden. In Velsen-Noord gaat het om de uitplaatsing van milieuhinderlijke en in de beleving van bewoners onveilige bedrijven, waardoor een groene buffer tussen woonwijk en bedrijventerrein ontstaat. Ook gaat het om een bijdrage aan de herstructurering van eenzijdig en verouderd woningaanbod en nieuwbouw in de milieugevoelige locatie Pendorp/ Schouw/ Gildebuurt. In Oud-IJmuiden betreft het de herstructurering van verpauperd woon/havengebied tot een aantrekkelijk woon- en werkklimaat. Met de uitplaatsing van een aantal overlastgevende bedrijven komt er ruimte voor woningbouw en nieuwe economische functies. Voor 97 woningen in Wijk aan Zee en 90 woningen in Oud-IJmuiden is door de provincie bij het ministerie van VROM een verhoging aangevraagd van de maximaal toelaatbare gevelbelasting ( MTG).

### ***Geluidszone IJmond***

Rondom het industrieterrein IJmond is een geluidszone op grond van de Wgh vastgesteld. Deze omvat de terreinen van CORUS, UNA, Crown van Gelder, DSM, CEMIJ en het havengebied IJmuiden-West. De geluidszone is het gebied tussen de wettelijke zonegrens (50 dB(A)) en de grens van het industrieterrein. In overleg met betrokken partijen is door de provincie een saneringsprogramma Wet geluidhinder opgesteld, om de geluidsbelasting voor zoveel mogelijk woningen tot of onder de saneringsgrenswaarde (55 dB(A)) te brengen. In 2003 is de geluidssanering voltooid. Door getroffen bronmaatregelen bij de bedrijven is de 50 dB(A) contour die vroeger op de zonegrens lag, meer inwaarts verschoven. Dit betekent dat er ruimte vrijkwam in de zone waar op een aantal plaatsen de geluidsbelasting lager is dan

---

<sup>19</sup> Het betreft het onderzoek " Leefbaarheid in het Noordzeekanaalgebied " ( RIGO, 2002)

50 dB(A)). Het initiatief voor het vastleggen van een nieuwe zonegrens (in het bestemmingsplan) ligt bij de gemeente, maar de geluidszone is niet aangepast. Inmiddels is als uitvloeisel van de revisievergunning voor Corus een aanvullend saneringsprogramma vastgesteld door het ministerie van VROM dat in uitvoering is. Dit betreft voornamelijk bronmaatregelen. In voorkomende gevallen bewaakt de provincie de zone op basis van gemaakte zonerings- en saneringsafspraken en de door de minister van VROM vastgestelde Hoogst Toelaatbare Geluidbelasting (MTG). De provincie wil het aantal geluidgehinderden per saldo niet laten toenemen.

In Noord-Holland is een aantal gebieden aangewezen als stiltegebied. In deze gebieden wordt beoogd, door het weren van geluidveroorzakende activiteiten, overdag het geluidsniveau van 45 dB(A) niet te overschrijden. De gebieden alsmede de geldende regels en beperkingen zijn opgenomen in de Provinciale Milieu Verordening (PMV).

### 5.3 Luchtverontreiniging

Voor luchtverontreiniging zijn in het Besluit luchtkwaliteit (2001) grenswaarden voor verschillende stoffen opgenomen. Voor wegverkeer zijn in het algemeen stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>) en fijnstof (PM<sub>10</sub>) de meest bepalende componenten. Begin augustus 2005 is een nieuw Besluit luchtkwaliteit van kracht geworden. Het besluit was nodig omdat er veel bouwprojecten waren stilgelegd na uitspraken van de Raad van State. Het nieuwe besluit regelt dat zeezout in de lucht niet meegerekend hoeft te worden bij vaststelling van de concentraties fijnstof. Het besluit maakt het verder mogelijk om ruimtelijke plannen uit te voeren in gebieden waar te veel fijnstof en stikstofdioxide in de lucht zit. Het gaat daarbij om plannen die de luchtkwaliteit niet verslechteren of juist verbeteren. Ook worden plannen mogelijk die de luchtkwaliteit iets verslechteren, mits de luchtkwaliteit in een ander gebied in de directe omgeving wel aanzienlijk worden verbeterd.

Voor NO<sub>2</sub> bedraagt de grenswaarde voor het jaargemiddelde van de concentratie 40 µg/m<sup>3</sup>. Deze mag in 2010 nergens meer overschreden worden. Voor PM<sub>10</sub> geldt een grenswaarde voor het jaargemiddelde van eveneens 40 µg/m<sup>3</sup>. Er geldt echter ook een grenswaarde voor het 24-uurs gemiddelde dat 35 keer per jaar mag worden overschreden van 50 µg/m<sup>3</sup>. Dit is in Nederland over het algemeen de bepalende factor als gevolg van de zeezout-af trek geldt daarbij nog een plaatsafhankelijke aftrek voor fijnstof variërend van 3 tot 7 µg/m<sup>3</sup>. Voor de gemeenten in het NZKG bedraagt deze aftrek 6 µg/m<sup>3</sup>.

Op grond van het besluit Luchtkwaliteit stellen gemeenten jaarlijks een gemeentelijk rapport luchtkwaliteit op. Als de grenswaarden en of plandrempels voor NO<sub>2</sub> en/of fijnstof op meerdere locaties worden overschreden zijn ze ook verplicht een actieplan luchtkwaliteit op stellen. In het NZKG hebben alle gemeenten een dergelijk actieplan.

Langs transportassen kan gelet op luchtverontreiniging in het algemeen een indicatieve zone afstand van 200 meter worden aangehouden. Van alle genoemde indicatieve afstanden kan alleen worden afgeweken op basis van een gericht onderzoek, waarbij rekening wordt gehouden met specifieke lokale omstandigheden. In de Leidraad Provinciaal Ruimtelijk Beleid wordt in meer detail ingegaan op de plantoetsingseisen.



## 5.4 Externe Veiligheid

### Streekplan 2003

Voor externe veiligheid zal volgens het streekplan op korte termijn de voor inrichtingen geldende grenswaarde voor het plaatsgebonden risico (PR) van  $10^{-6}$ /jaar een wettelijke basis krijgen. Ook voor bestaande situaties zal deze waarde van  $1 \cdot 10^{-6}$ /jaar gaan gelden. Op de korte termijn zal ook voor het vervoer van gevaarlijke stoffen een AMvB worden opgesteld. Over de wettelijke basis voor het Groepsrisico worden in 2003 nadere afspraken gemaakt. Rond de luchthaven Schiphol zijn door het Rijk risicocontouren aangegeven. Rondom enkele bedrijven is ook sprake van een veiligheidscontour. Langs de transportassen en buisleidingen die gevaarlijke stoffen vervoeren toetsen wij ruimtelijke plannen aan de normen voor externe veiligheid. Al deze zones zijn op de kaart Milieubeschermingsgebieden, geluids- en veiligheidszones en technische infrastructuur aangegeven.

### Stand van zaken eind 2007

Het besluit externe veiligheid inrichtingen is sinds eind oktober 2004 van kracht en legt veiligheidsnormen op aan overheden die besluiten nemen over bedrijven die een risico vormen voor personen buiten bedrijfsterreinen. Het besluit bevat eisen voor het plaatsgebonden risico en daarnaast regels voor het groepsrisico. Verder is er een brief van VROM aan de Tweede Kamer over de invulling van het groepsrisico binnen de  $10^{-6}$  en  $10^{-7}$  contour. Ruimtelijke plannen worden door de provincie op de normen voor externe veiligheid getoetst volgens het in oktober 2005 uitgebrachte "Provinciaal toetsingskader groepsrisico bij ruimtelijke ontwikkelingen voor gemeente en provincie".

Het buisleidingenbeleid krijgt momenteel vorm, in 2007 en 2008 zal hier meer duidelijkheid over komen (ministerie VROM). Daarnaast is er in voorbereiding een wettelijk vastgelegd basisnet voor het vervoer van gevaarlijke stoffen, zoals LPG, ammoniak en giftige gassen. In het basisnet wordt voor alle hoofdverbindingen over de weg, het water en het spoor bepaald welk vervoer mag plaatsvinden en hoe de ruimte er om heen kan worden gebruikt (zoals voor wonen, werken en natuur). De verwachting is dat het basisnet vervoer gevaarlijke stoffen in 2008 zal worden vastgesteld.

De nota 'Vervoer gevaarlijke stoffen' (ministerie van Verkeer en Waterstaat) van eind 2005 geeft de kaders voor de veiligheid van de leefomgeving en het milieu bij het vervoer van gevaarlijke stoffen. De wet- en regelgeving ligt vooral vast in internationale verdragen en Europese regels.

## 5.5 Overig beleid

Bovenstaande contouren kunnen op gespannen voet staan met het provinciale beleidsuitgangspunt om het landelijk gebied zoveel mogelijk vrij te houden door verdichting van functies in de binnensteden en door herstructurering van bestaande bedrijventerreinen. In het landelijke project Stad en Milieu staat deze problematiek centraal. Eén van de projecten is het project Stad en Milieu Velsen Noord. Binnen het project wordt onderzocht in hoeverre door middel van specifieke milieumaatregelen meer ruimtewinst haalbaar is. Voor Schiphol geldt de nationale wet- en regelgeving zoals vastgelegd in de wijziging wet luchtvaart en de beide uitvoeringsbesluiten (luchthavenindelingbesluit en luchthavenverkeerbesluit). Binnen het beperkingengebied gelden ruimtelijke beperkingen.

Naast het herstructureren en intensiveren van de bedrijventerreinen moet ook de milieukwaliteit in het gebied bewaakt worden. Enerzijds gebeurt dit door de milieuvergunningen van de bedrijven, anderzijds kunnen aanvullende maatregelen de



milieukwaliteit verbeteren. Deze aanvullende maatregelen kunnen alleen door samenwerking met het bedrijfsleven en andere overheden gerealiseerd worden. De provincie heeft hierin een voorwaardenscheppende taak. Het stapelen van milieuruimte kan alleen door een goed vestigingsbeleid worden ingevuld. Om de milieukwaliteit in het gebied te bewaken wordt in samenwerking met het Masterplan Noordzeekanaalgebied ingezet op een milieumonitoringsysteem.

## 5.6 Baggerverwerking

Voor de verwerking van het in de komende 20 jaar te verwachten aanbod aan baggerspecie is aanvullende capaciteit nodig. Omdat het vervoer erg kostbaar is, is het zaak om de verwerking van het bagger op locaties dicht bij de ontstaansbron te laten plaatsvinden. In het NZKG is vooral behoefte aan extra verwerkingslocaties voor het drogen van licht verontreinigde bagger en voor het scheiden van zand uit bagger. In het gebied van Gooi en Vechtstreek gaat het vooral om locaties voor het 'landfarmen' en drogen van zwaarder vervuilde baggerspecie. Er zal actief naar geschikte locaties binnen deze gebieden worden gezocht. Hierbij zal nadrukkelijk gekeken worden naar de mogelijkheden van voormalige afvalstortlocaties en naar het combineren van baggerverwerking met natuurontwikkeling.

De provincie wil voor de korte termijn bagger die (nog) niet verwerkt kan worden storten op reguliere stortplaatsen en in (voormalige zandwin-)putten in de waterbodem. In het nader op stellen provinciaal Uitvoeringsprogramma baggerspecie Noord-Holland geeft de provincie aan hoe groot de behoefte is aan open putten voor het storten van (nog) niet verwerkbare verontreinigde bagger in deze streekplanperiode.

Conform bestaande bestuurlijke afspraken wordt 3,7 miljoen m<sup>3</sup> ruimtelijk moeten worden gereserveerd voor een stortplaats Noord-Holland Zuid op de voormalige CSM-slibvelden. De provincie wil een en ander afwegen tegen de noodzaak van een mogelijke uitbreiding (door het aanpassen van de stortheogte) van de stortplaats Nauerna.

Op 18 april 2005 heeft DHV in opdracht van het Baggerplatform Noord-Holland het document 'Ruimte voor Bagger' uitgebracht. Dit document is op 11-05-2005 door het bestuurlijk overleg van het Baggerplatform aanvaard. Het document geeft een raming van de te verwerken hoeveelheden baggerspecie voor de korte termijn (2006-2015) en de lange termijn (2016-2025), onderverdeeld naar de niet tot licht verontreinigde klasse 0 t/m 3 en de zwaarst verontreinigde klasse 4 (niet verwerkbare baggerspecie). Voor de zwaarst verontreinigde (klasse 4) baggerspecie is een tekort aan stortcapaciteit van 7,8 miljoen m<sup>3</sup>. Het document beveelt een nadere verkenning aan om stortmogelijkheden binnen de provinciegrenzen te vinden dan wel mogelijkheden elders te zoeken.

Op dit moment is er binnen de regio Rijn-West onvoldoende maatschappelijk betaalbare stortcapaciteit voor ernstig verontreinigde baggerspecie beschikbaar. Daarom wordt momenteel binnen Stroomgebied Rijn-West een Regionaal Bestuursakkoord Baggerspecie (RBA) opgesteld dat bijdraagt aan het efficiënt wegwerken van de (bagger)achterstanden. Met het aangaan van het bestuursakkoord wordt voorkomen dat er stagnatie ontstaat bij baggerwerk, waarbij ernstig verontreinigde baggerspecie vrijkomt of dat partijen met extreem hoge kosten worden geconfronteerd. Een ondertekend bestuursakkoord is een voorwaarde om met het rijk in overleg te treden om de rijksdepots (Slufter en IJsseloog) gedurende drie jaar open te stellen.

Binnen de provincie Noord-Holland is zonder succes gezocht naar aanvullende stortcapaciteit voor niet verwerkbare baggerspecie die uit de hele provincie vrijkomt. Voor de korte termijn is

de samenwerking binnen de regio Rijn-West de meest kansrijke oplossingsrichting. Verwerking- en stortmogelijkheden binnen de provinciegrenzen zijn beperkt en bovendien kostbaar. Voor de langere termijn zal binnen de regio Rijn-West naar structurele oplossingen gekeken moeten worden.

## 6. RESUMÉ

In onderstaande tabel staan de meer kaderstellende beleidsuitspraken opgesomd. De ambities en visies zijn hier niet opgenomen.

Beleidsuitspraken	Bron
<p><u>Havenbeleid</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Het Rijk wil de havencapaciteit instandhouden en zo nodig verbeteren</li> <li>• Provincies, WGR-plusregio's en gemeenten moeten er voor zorgen dat zeehavenactiviteiten (industriële en op- en overslagbedrijven en het daarmee samenhangende verkeer en vervoer) in streek- en bestemmingsplannen voldoende ruimte krijgen voor verdere ontwikkeling, binnen de kaders van de Nota Ruimte.</li> <li>• Daarbij verwacht het kabinet dat zij rekening houden met alle relevante belangen, waaronder vigerende normen voor milieuoverlast (emissies, geluid), veiligheid van omwonenden (externe veiligheid) en natuurwetgeving (onder meer naleving van de Vogel- en Habitat-richtlijn). Provincies, WGR-plusregio's en gemeenten zorgen voor een goede bereikbaarheid van zeehaventerreinen van en naar de (hoofd)infrastructuur.</li> <li>• De provincie Noord-Holland en de betreffende gemeenten in het NZKG moeten er zorg voor moeten dragen dat in de streek- en bestemmingsplannen rekening wordt gehouden met een eventuele aanpassing van het zeesluizencomplex in het Noordzeekanaal bij IJmuiden.</li> <li>• Het rijk stimuleert innovatie binnen zeehavens met prioriteit voor benutting van bestaande infra en ruimte, betere afstemming van publieke en private communicatiesystemen en oplossingen voor veiligheids- en milieuproblemen</li> </ul>	Nota Mobiliteit
<p><u>Investeringskader zeehavens</u></p> <p>Het rijk neemt in beginsel alleen bijdragen aan projecten in overweging, als de desbetreffende zeehaven in een economisch kerngebied is gelegen.</p> <p>Een verzoek voor een rijksbijdrage aan een project wordt door het rijk in behandeling genomen als er een goede onderbouwing is. Deze moet in ieder geval inzicht geven in:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• De versterking van de internationale concurrentiepositie van bedrijven in Nederland.</li> <li>• De mate waarin sprake is van additionaliteit per saldo (voor de nationale economie). Dat wil zeggen dat het rijk alleen projecten overweegt die nieuwe goederenstromen of activiteiten aantrekken, die per saldo niet ten koste gaan van andere Nederlandse zeehavens.</li> <li>• De consequenties voor de leefomgeving en de veiligheid.</li> <li>• De mogelijke omvang van de investeringskosten die met de oplossing van het probleem zijn gemoeid.</li> <li>• De noodzaak van een rijksbijdrage in de financiering van het project. Daarbij moeten tevens de mogelijkheden tot bijdragen van decentrale overheden en private partijen in beeld gebracht zijn.</li> <li>• De maatschappelijke meerwaarde op basis van een indicatieve kengetallen kosten-batenanalyse (KKBA). Deze KKBA moet gebaseerd zijn op door het rijk erkende marktprognoses en trendstudies.</li> </ul> <p>Bij gelijke score van projecten gaan de investeringen in de mainport Rotterdam voor op investeringen in de havens in de andere economische kerngebieden.</p>	Nota Zeehavens, Nota Mobiliteit
<p><u>Nationale ruimtelijke hoofdstructuur</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• De Randstad is een nationaal stedelijk netwerk</li> </ul>	Nota Ruimte

Beleidsuitspraken	Bron
<ul style="list-style-type: none"> <li>• De Noordvleugel is een economische kerngebied</li> <li>• Het Noordzeekanaal is een hoofdverbindingssas</li> <li>• Noord-Hollands midden is een nationaal landschap</li> </ul>	
<p><u>Bundeling</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Het beleid met betrekking tot de basiskwaliteit van steden, dorpen en bereikbaarheid kent vier pijlers: bundeling van verstedelijking en economische activiteiten, bundeling van infrastructuur, aansluiting van Nederland op de internationale netwerken van luchtvaart en zeevaart en borging van milieukwaliteit en externe veiligheid.</li> <li>• Het rijk toetst of provincies en voorzover het om binnenregionale vraagstukken gaat de WGR-plusregios het bundelingsbeleid voor verstedelijking en economische activiteiten in het provinciale en regionale ruimtelijk beleid opnemen. Het provinciale, respectievelijk regionale, beleid voor bundeling van verstedelijking en economische activiteiten voorziet verder in: <ul style="list-style-type: none"> <li>- verdeling van de ruimte voor wonen en werken over gemeenten, waarbij uitgangspunt is dat in heel Nederland ruimte wordt geboden aan de natuurlijke bevolkingsaanwas en lokaal georiënteerde bedrijvigheid;</li> <li>- tijdige en voldoende beschikbaarheid van een bij de vraag aansluitend aanbod van ruimte voor wonen, bedrijven en voorzieningen, en van ruimte voor alle overige aan de verstedelijking verbonden functies;</li> <li>- optimale benutting van bestaand bebouwd gebied;</li> <li>- goede afstemming met het verkeers- en vervoerssysteem;</li> <li>- ontwikkeling van een locatiebeleid voor bedrijven en voorzieningen;</li> <li>- behoud en verbetering van de balans tussen groen en verstedelijking;</li> <li>- optimale aansluiting op het watersysteem (zowel grond- als oppervlaktewater) waarbij nadelige effecten op de waterhuishouding voorkomen worden.</li> </ul> </li> </ul>	Nota Ruimte
<p><u>Zeehavens</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Versterking van de maatschappelijke meerwaarde van de zeehavens voor de Nederlandse economie.</li> <li>• Verbetering van de internationale concurrentiekracht van de zeehavens te verbeteren, binnen de randvoorwaarden van leefbaarheid en veiligheid.</li> <li>• Selectief investeringsbeleid en een voorwaardenscheppend rijksbeleid. Het is aan de betrokken overheden om de gewenste groei en omvang van de zeehavengebieden te bepalen.</li> <li>• Daarbij moeten keuzen worden gemaakt in de besteding van publieke middelen en de benutting van beschikbare ruimte.</li> <li>• Rijk richt investeringen in zeehavens primair op de maritieme toegang en op de landzijdige ontsluiting; investeringen die bijdragen aan de versterking van de internationale concurrentiekracht krijgen voorrang.</li> <li>• Voorwaarden bij rijksinvesteringen voor maritieme toegang van de Nederlandse zeehavens zijn een positief maatschappelijk rendement en additionaliteit. Rijk investeert alle in projecten die nieuwe goederenstromen of activiteiten aantrekken die niet ten koste gaan van andere Nederlandse zeehavens. Bij een keuze tussen projecten met een vergelijkbare score op de genoemde voorwaarden gaan de investeringen in de mainport Rotterdam voor op investeringen in de havens in de andere economische kerngebieden.</li> </ul>	Nota Ruimte
<p>Bij het mogelijk maken van de ontwikkeling van de (zee)haventerreinen hanteert de provincie de volgende volgorde als uitgangspunt:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Optimale benutting van bestaande terreinen. Het intensiveren van het ruimtegebruik op de bestaande bedrijventerreinen (en op nieuw uit te geven, hoogwaardige bedrijventerreinen) is een belangrijk middel om de behoefte aan nieuwe terreinen te beperken (Bron: <i>Masterplan Noordzeekanaalgebied</i>).</li> <li>• Herstructurering en innovatief ruimtegebruik. Herstructurering speelt een steeds grotere rol in het aanbod van nieuwe zeehaventerreinen. Innovatief ruimtegebruik is opgenomen in de provinciale ambitie.</li> </ul>	Streekplan

Beleidsuitspraken	Bron
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ontwikkelen bedrijventerreinen die reeds in de planvoorbereiding zijn opgenomen.</li> <li>• Gefaseerde ontwikkeling van de Wijkermeerpolder.</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Op natte zeehaventerreinen zijn hindercategorieën 2 t/m 5 zijn toegestaan.</li> <li>• Droge zeehaventerreinen zijn bedoeld voor grootschalige activiteiten die milieuruimte nodig hebben. Ook hier zijn hindercategorieën 2 t/m 5 toegestaan.</li> </ul>	
<p>De natte bedrijventerreinen zijn niet bedoeld voor de extra vraag naar bedrijventerreinen als gevolg van de stedelijke transformatieprocessen. T.b.v. de transformatiebehoefte binnen de Ring van Amsterdam hanteert de provincie de volgende benuttingsvolgorde van bedrijventerreinen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• maximaal intensiveren en herstructureren binnen het bestaande Westpoort;</li> <li>• maximaal benutten van de bestaande milieucontouren in het gebied door bedrijven of bedrijventerreinen zo te situeren dat bijbehorende milieuzones zoveel mogelijk worden gestapeld;</li> <li>• ontwikkeling van de Wijkermeerpolder.</li> </ul>	
<p><u>Beschermde gebieden</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Gebieden aangewezen op grond van Natuurbeschermingswet</li> <li>• Vogel- en habitatrictlijngebieden</li> <li>• Werelderfgoedgebieden (stelling van Amsterdam)</li> <li>• Ecologische hoofdstructuur</li> <li>• Bijzondere ecologische waarde (zee vlak aan kust)</li> <li>• Kustfundament</li> </ul>	Nota Ruimte
<p><u>Transformatie rijksbufferzones</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Rijksbufferzones (Amsterdam-Haarlem, Amsterdam-Purmerend, Amstelland-Vechtstreek) transformeren tot relatief grootschalige gebieden met diverse mogelijkheden voor ontspanning en dagrecreatie</li> <li>• Provincies stellen voor de rijksbufferzones een planologisch regime vast, gericht op het vrijwaren van de gebieden van verdere verstedelijking.</li> <li>• Het rijk toetst of het regime overeen komt met de planologische doelstellingen voor de rijksbufferzones.</li> </ul>	Nota Ruimte
<p><u>Cultuurhistorische waarden</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Versterking van het industrieel erfgoed langs het Noordzeekanaal en langs de lijn Haarlem-Amsterdam (hergebruik en nieuwe ontwikkelingen)</li> <li>• In Stellingzone mix van groene, blauwe en rode functies, gericht op verbeteren recreatief (mede)gebruik</li> </ul>	Streekplan
<p><u>Recreatie en toerisme</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Kust, cultuurhistorie, watersport en bloemen zijn speerpunt van beleid</li> <li>• Ontwikkelen strand en kustplaatsen</li> </ul>	Streekplan
<p><u>Zeewering</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Interimbeleid kustzone: geen bouwactiviteiten in kustzone buitendijks (behoudens uitzonderingen)</li> </ul>	Streekplan
<p><u>Milieu</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Wet milieubeheer</li> <li>• Wet geluidhinder en daarop gebaseerde geluidszones (industrie, (spoor)wegen)</li> <li>• Besluit luchtkwaliteit</li> <li>• Externe veiligheid <i>[PM kader]</i></li> </ul>	Div (zie ook streekplan en Nota Ruimte)

## Bronnen

- MIRT-projectenboek 2008, ministerie van Verkeer en Waterstaat, Den Haag 2007.
- Mededeling van de Commissie – ‘Mededeling inzake een Europees havenbeleid’, 18 oktober 2007, COM (2007) 616.
- Beleidsbrief ‘Varen voor een Vitale Economie: een veilige en duurzame binnenvaart’, ministerie van Verkeer en Waterstaat, Den Haag, november 2007.
- Nederland veroveren op de toekomst, kabinetsvisie op het waterbeleid; ministerie van Verkeer en Waterstaat, Den Haag 2007.
- MIT-verkenning Lichtenen buitenhaven IJmuiden, Nautische veiligheid: de rek is er bijna uit; Rijkswaterstaat, Juli 2007.
- Resultaten Project Vervolg Zeetoegang IJmuiden, Activiteiten 2005 -2007 om de zeetoegang te verbeteren; in samenwerking met Haven Amsterdam, Rijkswaterstaat Noord-Holland, juli 2007.
- Randstad Urgent (Urgentieprogramma Randstad), ministerie van Verkeer en Waterstaat, Den Haag, 2007.
- ‘Amsterdam duurzaam aan de top, milieubeleidsplan Amsterdam 2007-2010; Amsterdam, 2007.
- Nota Mobiliteit Deel IV; Na parlementaire behandeling vastgestelde PKB, ministerie van Verkeer en Waterstaat en ministerie van VROM, Den Haag, april 2006.
- Bereikbaar, betrouwbaar, betaalbaar; Project Zeetoegang IJmuiden, Amsterdam, november 2004.
- Nota Ruimte; deel 4: tekst na parlementaire instemming; ministeries van VROM, LNV, VenW en EZ; Den Haag, 2006.
- Kracht door diversiteit, ruimtelijke-economische visie Noordzeekanaalgebied; project zeetoegang IJmuiden, Amsterdam/IJmuiden, oktober 2004.
- ‘Zeehavens: ankers van de economie’ (nationaal zeehavenbeleid 2005-2010), ministerie van Verkeer en Waterstaat, Den Haag, november 2004.
- Achtergronddocument bij Nota Zeehavens: ankers van de economie, feiten en cijfers, ministerie van Verkeer en Waterstaat, november 2004.
- Streekplan Noord-Holland Zuid; Vastgesteld door Provinciale Staten van Noord-Holland op 17 februari 2003, nr. 29.
- Streefbeeld duurzame bedrijventerreinen Noordzeekanaalgebied; Royal Haskoning, Utrecht, mei 2003.
- Leidraad provinciaal ruimtelijk beleid ([www.noord-holland.nl](http://www.noord-holland.nl)). De leidraad is door Gedeputeerde Staten van Noord-Holland vastgesteld op 26 november 2002. Nadien is deze enige malen herzien.
- Trajectnota/MER Zeepoort IJmond, Rijkswaterstaat Directie Noord-Holland, Haarlem, oktober 2001.
- Masterplan Noordzeekanaalgebied, actualisering mei 2001, projectbureau Masterplan Noordzeekanaalgebied, Amsterdam, mei 2001.