

Provinciale Staten van Noord-Holland

Voordracht 37B

Haarlem, 21 mei 2013

Onderwerp: Visie Noordzeekanaalgebied 2040

Bijlagen: ontwerpbesluit

## 1. Inleiding en kader

In het coalitieakkoord 2011-2015 is de volgende passage opgenomen  
"Over de ontwikkeling van het Noordzeekanaalgebied voeren wij nauw overleg met de betrokken gemeenten in het gebied. Vanuit het perspectief van het havengebonden industrieel complex wordt de dialoog gezocht met de andere opgaven van de Metropoolregio Amsterdam (MRA) in het Noordzeekanaalgebied om zo tot een gewogen visie te komen. Transformatie van terreinen is mogelijk indien er een alternatief wordt geboden voor de daar gevestigde bedrijven."

Het project Visie Noordzeekanaalgebied 2040 geeft uitvoering aan dit beleidsvoornemen. Het project is erop gericht een door alle betrokken overheden breed gedragen lange termijn visie te produceren op de integrale ruimtelijke ontwikkeling van het Noordzeekanaalgebied. Doel is antwoord te geven op de vraag wat het beste vestigingsklimaat is voor het versterken van de internationale concurrentiekracht en welke bijdrage het Noordzeekanaalgebied daaraan kan geven. Daartoe is een Stuurgroep onder leiding van CvdK Remkes ingesteld met vertegenwoordiging vanuit alle in het Noordzeekanaalgebied gelegen gemeentebesturen, het provinciaal bestuur en de rijksoverheid. Eenmaal vastgesteld zal de visie als basis dienen voor een aantal besluiten die de betrokken overheden in de komende periode zullen nemen en die van invloed zijn op de ruimtelijke ontwikkeling van het gebied.

Bij het proces zijn (vertegenwoordigers van) het bedrijfsleven, bewoners, maatschappelijke organisaties, statenleden, raadsleden en belangstellenden betrokken via een extern participatietraject. Tijdens het project heeft intensief overleg plaatsgevonden tussen overheden en (vertegenwoordigers van) bedrijven en inwoners van de regio. Daarnaast zijn er na de startbijeenkomst op 15 oktober 2012 drie rondes openbare werkateliers georganiseerd tot maart 2013, waarvoor raads- en statenleden persoonlijk zijn uitgenodigd. Tot slot is er een Raads- en Statenledenconferentie georganiseerd met de Stuurgroep visie NZKG op 24 april 2013.

De visie is daarnaast verscheidene keren aan de orde geweest in vergaderingen van de Statencommissie Mobiliteit en Wonen waarbij ook leden van andere Statencommissies uitgenodigd zijn.

Het project is na uitgebreide consultatie van alle betrokken partijen in het stadium gekomen dat een door alle colleges breed gedragen visie kan worden voorgelegd aan alle betrokken gemeenteraden en aan Provinciale Staten. Bestuurlijke vaststelling tussen Rijk en 'regio' vindt plaats in het Bestuurlijk Overleg (BO) Meerjaren Investeringsprogramma Ruimte en Transport (MIRT) in najaar 2013. De uitkomsten van het BO MIRT worden, zoals ieder jaar, middels een brief kenbaar gemaakt aan de Tweede Kamer. Bespreking van de uitkomsten van het MIRT vindt vervolgens plaats in het Algemeen Overleg tussen (een afvaardiging van) het kabinet en de Tweede Kamer. U wordt gevraagd de besluitenlijst vast te stellen.

De visie is neergelegd in het bijgevoegde document "Visie Noordzeekanaalgebied 2040"

## 2. Hoofdpijnen van de Visie Noordzeekanaalgebied 2040

De visie op het Noordzeekanaalgebied bestaat uit drie delen:

- In deel 1 worden de ambitie en de opgaven verwoord. Tevens wordt de context waarbinnen het gebied zich ontwikkelt geschetst op regionaal, nationaal en internationaal niveau.
- In deel 2 wordt de visie ontvouwd. Vanuit de karakteristieken en specifieke kwaliteiten van het gebied wordt een beeld geschetst van het

Noordzeekanaalgebied in 2040. Per thema wordt ingezoomd op hoe de ontwikkeling er uit kan zien en welke richting wordt gekozen.

- In deel 3 wordt stil gestaan bij de weg naar de toekomst. Er wordt inzicht gegeven in de verschillende keuzes die voorliggen, wat de samenhang daartussen is en hoe ze zich in de tijd tot elkaar verhouden.

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

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

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

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

Hieraan wordt verdere detaillering gegeven via aparte kaartbeelden voor:

- Haven en industrie

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

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

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

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

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

- (Hoog)stedelijke woonwerkmilieus

Op diverse plekken in de het NZKG ontstaan geleidelijk aan nieuwe centrum stedelijk woonwerkmilieus. De inzet is erop gericht om meer van dergelijke aantrekkelijke woonwerkmilieus toe te voegen, onder andere om de benodigde beroepsbevolking, waaronder (internationale) kenniswerkers te kunnen herbergen en binden aan de regio. Op locaties in Beverwijk (De Pijp, ten westen van de A22), Zaanstad (Hembrugterrein, Achtersluispolder en Zaanoevers) en Amsterdam (Sloterdijk I, Sloterdijk II, Minervahaven,

Hempoint) kan een geleidelijke transformatie van werk- naar gemengde woonwerkgebieden plaatsvinden. In eerste instantie zullen harde- of realiseerbare woningbouwplannen waarvan de milieubeperkingen nu al zijn opgeheven, uitgevoerd worden, zoals bijvoorbeeld de Houthavens, Overhoeks, Buiksloterham en NDSM op de IJ-oever.

Tegelijkertijd wordt onderzocht waar het wenselijk is de milieucontouren zodanig aan te passen dat enerzijds (haven)bedrijven goed kunnen blijven functioneren en anderzijds wonen dichterbij de haven mogelijk wordt. In de Coen- en Vlothaven wordt niet actief getransformeerd tot 2029. Op de lange termijn is het echter niet uitgesloten dat er woningen gebouwd zullen worden.

- Groen-recreatief landschap en natuur

Wanneer besloten wordt tot realisatie van een nieuw havenareaal in het noordelijk deel van de Houtrakpolder, zal compensatie moeten plaatsvinden voor het verlies van natuurwaarden.

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

- Bereikbaarheid

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

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

- Milieuhinder

De milieuwet- en regelgeving laat beleidsruimte om op een aantal plekken in het gebied meer hinder te accepteren dan tot op heden wordt gedaan. In het Noordzeekanaalgebied zal daar op een aantal plekken gebruik van worden gemaakt om ruimte te vinden voor functiemenging en bedrijfsontwikkeling.

De milieusituatie is zodanig dat een groei van de haven op bestaand areaal (groei naar 125 miljoen ton) is gefaciliteerd. De geluidszone van Westpoort wordt aangepast, een nieuwe 50 dB(A) contour wordt vastgesteld en het bestaande haventerrein kan optimaal geïntensiveerd worden waarbij de beschikbare geluidruimte niet beperkend is. Alle gemeenten hanteren de 55 dB(A) contour als uitgangspunt tot waar woningbouw zonder meer mogelijk is, waardoor gewenste woningbouw op het noordelijk deel van Hemburgetrein, Achtersluispolder en deels op de Sloterdijken gerealiseerd kan worden. Nieuwe milieuhinderlijke bedrijven worden zoveel mogelijk centraal in de werkgebieden gesitueerd en er wordt binnen werkgebieden gekeken hoe al aanwezige milieuhinderlijke bedrijven meer centraal in het gebied kunnen worden geconcentreerd.

Daar waar mogelijk zal het rijk gemeenten bij hun stedelijke ontwikkeling de beleidsruimte geven om in havengebieden de zeehavengeluidsnorm te hanteren van 60 dB(A).

Er komt op korte termijn een aanpassing van de geluidszonering Westpoort om zowel de beoogde groei van de haven als om verstedelijking mogelijk te maken zonder verplaatsing van havenbedrijvigheid.

In de IJmond wordt geïnvesteerd in de leefbaarheid en wordt in het kader van de Milieudialoog naar een oplossing gezocht voor onder meer fijn stof en geluid, met behoud of uitbreiding van bedrijvigheid en/of overslag. Er komt een omgevingsprogramma met

maatregelen voor het verkleinen van de impact van de haven en het vergroten van de leefbaarheid.

Compensatie is nodig voor extra stikstofdepositie, om economische ontwikkelruimte mogelijk te maken. Dit kan door (technische) maatregelen die de negatieve effecten op de betreffende habitattypen verminderen of wegnemen in de gebieden (Programmatische Aanpak Stikstof) of door de aanleg van nieuwe natuurgebieden.

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

De visie NZKG leidt tot een aantal concrete besluiten van de Stuurgroep, waarvan nu de instemming wordt gevraagd van Provinciale Staten.

### **3. Aandachtspunten van de PS-commissie i.r.t. de besluiten van de Stuurgroep**

Bij de behandeling van het project in de Commissie Mobiliteit en Wonen op 21 januari en 22 april jl. zijn enkele aandachtspunten meegegeven.

- *Geen (besluit over) uitbreiding van de haven in de Houtrakpolder (in elk geval tot 2020).* De visie kiest voor duidelijkheid over waar wordt uitgebreid als dat nodig mocht zijn, waarbij de Houtrakpolder de meest haalbare optie is. Voor deze uitbreidingslocatie wordt te zijner tijd een MER uitgevoerd, waarbij andere mogelijke locaties zoals buitengaats onderzocht zullen worden. Er worden vele randvoorwaarden verbonden voordat wordt overgegaan tot uitbreiding van de haven. In besluit 4-viii en 4-ix wordt dit neergelegd.
- *Onderzoek naar de optie buitengaats (en deze gelijk wegen met de Houtrakpolder als uitbreiding aan de orde is).* De optie buitengaats kent vele nadelen, zowel financieel als vanuit kustveiligheid, die naar boven zijn gekomen in een quick scan. Deze nadelen zijn in de visie zwaarder gewogen dan de voordelen. In de visie op pagina 34 wordt op deze keuze nader ingegaan.
- *Intensiveren op bestaand havenareaal (in elk geval tot 2020).* In de visie wordt hier nadrukkelijk voor gekozen. Dit is neergelegd in besluit 4-ii.
- *Innoveren en verduurzamen van de haven.* Om te kunnen intensiveren is innovatie onontbeerlijk. Ook verduurzaming is een intentie in de visie en dit is neergelegd in besluit 4-vi.
- *Door meer geluidhinder te accepteren in woongebieden, kan er dichter bij de haven worden gewoond, net als in Hamburg.* In de visie wordt de intentie hiertoe uitgesproken en besluit iii legt dit vast. In besluit 4-v wordt hieraan een vervolg gegeven.
- *Aandacht voor het belang van werkgelegenheid.* De centrale doelstelling van het project is de internationale concurrentiepositie van de MRA te verbeteren en te bezien hoe het Noordzeekanaalgebied daaraan het best kan bijdragen (besluit 4-i). Door in te zetten op zowel ontwikkeling van woon/werkgebieden bij de haven voor meer stedelijke economie en groei van de haven, wordt optimaal ingezet op meerdere soorten werkgelegenheid.
- *Duidelijkheid voor bedrijven.* De visie geeft aan hoe de haven zich verder ontwikkelt en waar en wanneer uitbreiding en transformatievraagstukken aan de orde zijn en onder welke voorwaarden. Tot 2020 is er geen sprake van uitbreiding. Ook worden in de uitvoeringsfase van de visie de bedrijven betrokken.
- *Wijkermeerpolder inclusief de Stelling moeten beschikbaar blijven voor agrarische benutting en recreatie. Meer aandacht voor recreatie in de visie.* De visie spreekt hiertoe de intentie uit en in besluit 4-vii ligt dit vast. In besluit 4-x wordt hieraan vervolg gegeven.
- *Meer aandacht voor gezondheid en met name de fijnstofproblematiek in de visie.* In de visie wordt hiertoe een link gelegd met de Milieudialoog, waarin oplossingen worden gezocht voor deze problematiek. In besluit 4-iv wordt hiernaar verwezen.
- *Organisatie van uitvoering en keuzemomenten en besluiten door de gezamenlijke overheden in de visie.* In de visie worden voorwaarden vastgelegd, waarvoor monitoring nodig is. Het gaat om monitoring van woningbehoefte, behoefte aan havenareaal en van de mate van intensivering van bestaande havenarealen. Aan de hand van die monitoring zullen de overheden samen bepalen of uitbreiding van de haven aan snee is, of transformatie aan de orde is en of bestaand havenareaal vol is. De organisatie hiervan komt in het najaar aan de orde in de stuurgroep Visie NZKG 2040. In besluit 4-xi en 4-xii ligt dit vast.

### **4. Financiering en communicatie**

Instemmen met de besluiten van de stuurgroep heeft geen financiële consequenties.

**5. Proces en Procedure**

Na vaststelling van de besluitenlijst in Provinciale Staten en de gemeenteraden in het Noordzeekanaalgebied, zal de visie de uitvoeringsfase ingaan. De invulling daarvan wordt na de zomer 2013 uitgewerkt en besluitvorming daarover zal begin 2014 plaatsvinden.

**6. Voorstel**

Wij stellen u voor te besluiten overeenkomstig het bijgaande ontwerpbesluit.

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

J.W. Remkes, voorzitter

mw. mr. G.E.A. van Craaikamp, provinciesecretaris

## Ontwerpbesluit

Nr. 37B

Provinciale staten van Noord-Holland;

Gelezen de voordracht van Gedeputeerde Staten van 21 mei 2013;

Gelet op de daarin verwoorde overwegingen;

Besluiten:

Kennis te nemen van de Visie Noordzeekanaalgebied 2040 en de hierna beschreven besluiten van de Stuurgroep Visie Noordzeekanaalgebied 2040 vast te stellen als uitgangspunt voor provinciaal beleid:

- i. Vanuit het perspectief van het versterken van de internationale concurrentiepositie van de Metropoolregio Amsterdam zetten de Colleges in op het Noordzeekanaalgebied als economische motor voor de metropoolregio Amsterdam en een duurzame ontwikkeling van die motor;
- ii. Eerst intensiveren van het huidige bestaande havenareaal gericht op een overslaggroei tot 125 miljoen ton. Eerst intensiveren van wonen en werken in de bestaande stad. Pas na intensivering van bestaand havenareaal wordt aanspraak gemaakt op havenuitbreiding in andere (groen) gebieden. Uitgangspunt is een duurzame economische groei, waarbij (in de havens) transities mogelijk gemaakt worden gericht op duurzame energie.
- iii. Aanpassing van de geluidcontouren van 50 dB(A) rond de gezoneerde industrieterreinen Westpoort (zie kaart pagina 38/39 van de visie) en Hoogtij, zodat:
  - doorgroei van havenoverslag mogelijk is van 95 miljoen naar 125 miljoen ton (conform Amsterdamse Havenvisie 2008-2020) en groei bij Hoogtij;
  - extra woningen mogelijk zijn in de Sloterdijken, Hembrugterrein en (met name de noordkant van de) Achtersluispolder. Aan de gemeenteraad van Amsterdam is voorgesteld de terreinen Sloterdijk en Sloterdijk-I te onttrekken aan het gezoneerde industrieterrein Westpoort .
  - De gemeenten Amsterdam, Zaanstad, Velsen, Haarlemmerliede en Spaarnwoude, verzoeken gezamenlijk de provincie Noord-Holland een Provinciaal Inpassingsplan (PIP) voor te bereiden voor het planologisch vastleggen van de geluidzones Westpoort en Hoogtij en nadere afspraken hierover vast te leggen in een bestuursovereenkomst.
  - Uitgangspunt bij deze afspraken is dat er bij het vaststellen van de Visie Noordzeekanaalgebied 2040 overeenstemming is bereikt over de aard van de flankerende maatregelen, zodat de voorbereiding van een PIP kan worden gestart. De invulling van de maatregelen wordt onderdeel van de op te stellen uitvoeringsagenda Visie Noordzeekanaalgebied 2040. Daarnaast zal ook -in lijn met de visie- het gesprek worden aangegaan met bedrijven over innovatie en/of investeringen om overlast te beperken (naar voorbeeld van afgesloten convenanten met het bedrijfsleven).
  - Op lange termijn leidt het doorvoeren van verduurzaming en innovatie tot het terugdringen van de geluidscontouren.
- iv. In het hele NZKG in het algemeen aan de wettelijke normen voor fijnstofbelasting te voldoen en in de IJmond in het bijzonder de fijnstofbelasting te verminderen en de luchtkwaliteit te verbeteren.

- v. Transformatie van havenareaal naar gemengd woon-werkgebied, op de in de visie aangegeven locaties (zie kaart blz 21-22), op termijn mogelijk te maken. Hierbij wordt uitgegaan van een geleidelijke ontwikkeling, passend bij de ontwikkelingen in de economie, woningmarkt en de bedrijven die het aangaat. Doelstelling in het kader van MIRT Zaan/IJ is om minimaal 30.000 woningen te realiseren.

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

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

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

- vi. De ontwikkeling in de energiesector wordt nauwgezet gevolgd. Gemonitord wordt of in de toekomst door gebruik van nieuwe technologieën de (ruimte en milieu-)belasting van de kolen op- en overslag kan worden verminderd.
- vii. Intensivering en kwaliteitsverbetering van het bestaande landschap-, natuur- en recreatiegebieden in de regio. Dit geldt met name voor de Wijkermeerpolder en Spaarnwoude, de Tuinen van West en de Brettenzone, alsmede voor natuur, agrarische en recreatieve mogelijkheden langs oevers. Daar waar mogelijk streven naar de menging van groen met overige functies in het gebied. De bereikbaarheid van de recreatiegebieden wordt verbeterd door investeringen in recreatieve routes, onder andere langs het Noordzeekanaal ter hoogte van Spaarnwoude. Leidend voor de invulling hiervan is de Visie 2040 groengebied Amsterdam-Haarlem.
- viii. De Houtrakpolder deels (zoals is aangegeven op de kaart op bladzij 21-22, legenda-eenheid reservering uitbreiding havenareaal) aan te wijzen als te reserveren havengerelateerd-areaal voor een mogelijke toekomstige uitbreiding van de haven na 2020. De daadwerkelijke aanleg zal tijdig plaatsvinden, doch niet eerder dan nadat het huidige havenareaal in voldoende mate is geïntensiveerd en overeenstemming is bereikt over tijdige realisatie van compenserende maatregelen. Uitgangspunt is dat als de Houtrakpolder wordt ingezet voor uitbreiding van havenareaal, de milieuoverlast van te vestigen bedrijven vanzelfsprekend zo veel mogelijk zal worden beperkt. Alvorens het besluit tot de daadwerkelijke aanleg van een haven in de Houtrakpolder wordt genomen, wordt een voorstel hiertoe via een breed samengestelde stuurgroep voorgelegd aan de betrokken bestuurscolleges in het NZKG. De besluitvorming hierover zal tijdig plaatsvinden zodat er voldoende tijd beschikbaar is voor een zorgvuldige onderzoeksfase en het doorlopen van een planologische procedure, voordat de aanleg gestart zal worden.
- ix. Als het huidige havenareaal voldoende is geïntensiveerd en door de betreffende bestuurscolleges in het NZKG het besluit is genomen om de reservering van de Houtrakpolder om te zetten in de daadwerkelijke aanleg van een havenbekken, dan is het havenareaal ook beschikbaar voor haven gerelateerde bedrijven uit de regio met verplaatsings- en of uitbreidingswensen.
- x. In het deel van de Houtrakpolder waarin mogelijk uitbreiding van het havenareaal plaats vindt, kan sprake zijn van tijdelijke invulling van natuur- en recreatiegebieden

of de tijdelijke realisatie van agrarische functies (zie kaart blz 21-22, legenda-eenheid reservering uitbreiding havenareaal).

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

Haarlem, 23 september 2013

Provinciale staten voornoemd,

, voorzitter

, statengriffier