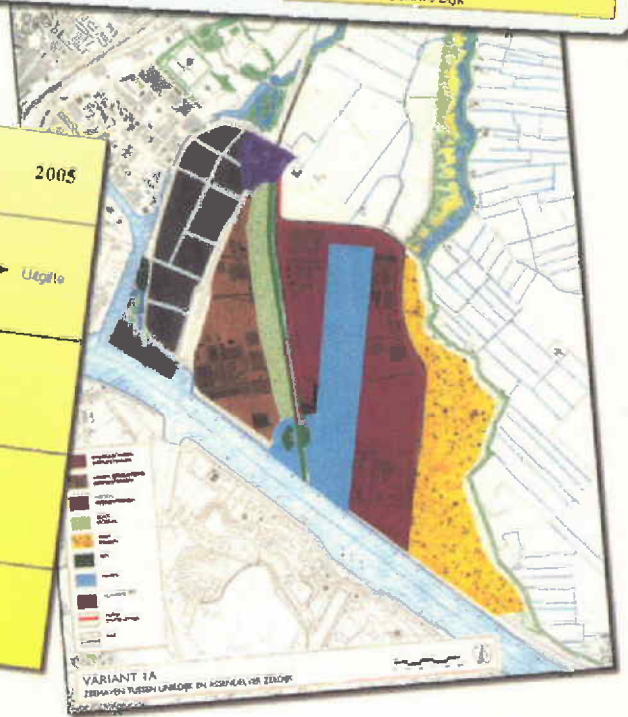
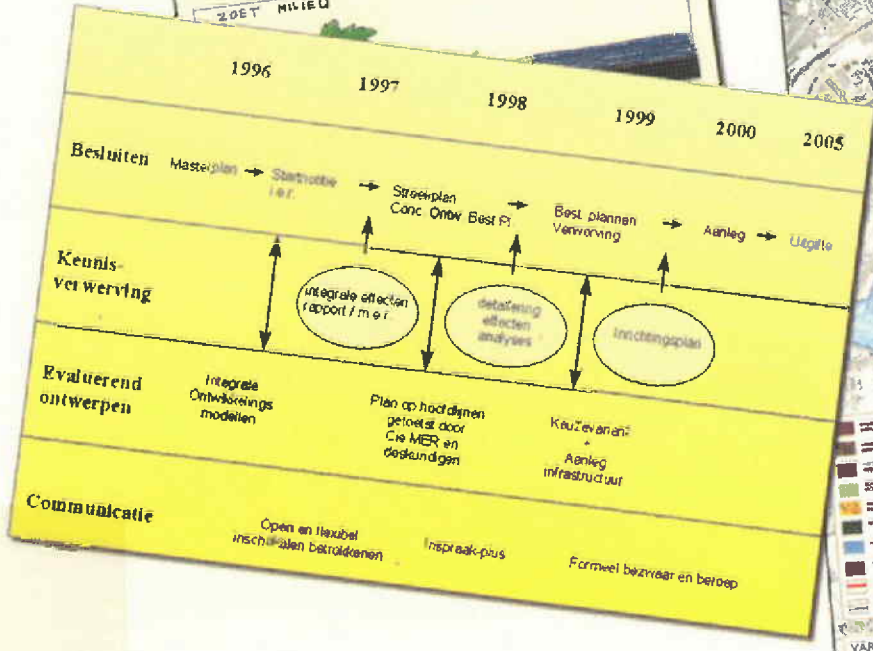
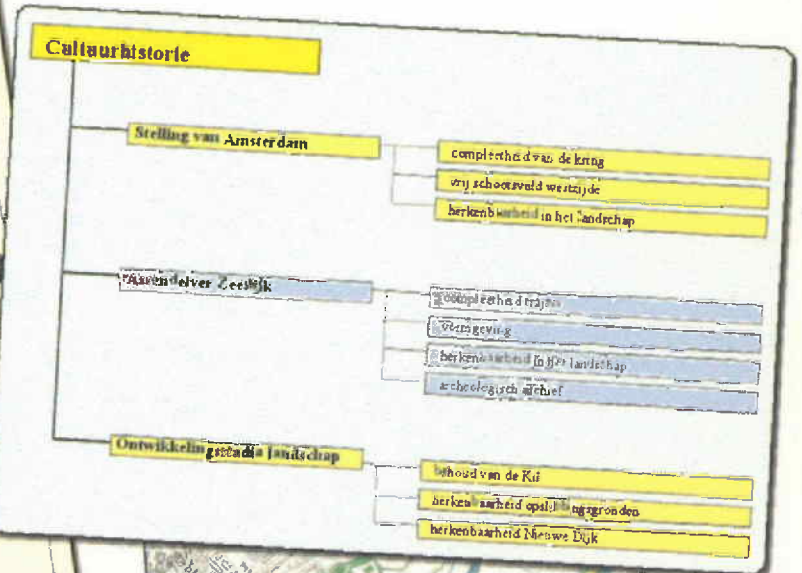
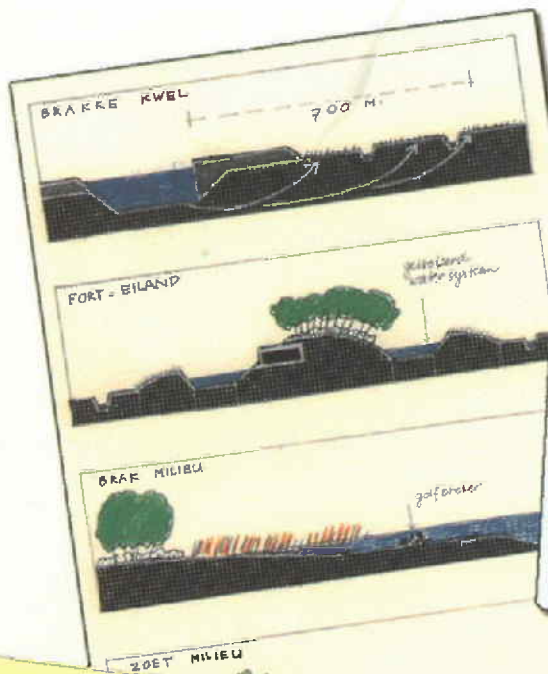


D091-2
(20)

Startnotitie Integrale effectrapportage bedrijventerrein Wijkermeerpolder

PROVINCIE



startnotitie
integrale effectrapportage
bedrijventerrein Wijkermeerpolder

mei 1997

COLOFON

Uitgave

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland

Auteurs

Werkgroep Wijkmeerpolder
Ingenieursbureau 'Oranjewoud' B.V.
Resource Analysis

Oplage

500 exemplaren

Datum

mei 1997

Informatie

Bureau Uitvoering Masterplan Noordzeekanaalgebied

LEESWIJZER

Deze startnotitie voor een integraal effectrapport¹ Bedrijventerrein Wijkermeerpolder bestaat uit drie gedeelten:

Deel A bevat informatie over de achtergronden van de voorgenomen activiteit en de te volgen procedure. In dit gedeelte is tevens informatie opgenomen over het verloop van het besluitvormingsproces, zoals de initiatiefnemer zich dat voorstelt.

In **deel B** is een aantal ontwikkelingsmodellen voor de Wijkermeerpolder beschreven. Deze modellen, die een ruimtelijke vertaling zijn van de voorgenomen activiteit, zijn het startpunt voor de integrale effectenstudie.

Deel C bevat achtergrondinformatie en detailgegevens. In deel C2 zijn data en adressen opgenomen voor de inspraak op deze startnotitie.

Deze startnotitie bevat de informatie zoals gevraagd in de Regeling startnotitie m.e.r. van november 1993

Ter informatie is bij deze startnotitie gevoegd het *Ontwikkelingsplan Wijkermeerpolder e.o.*, zoals dat door de werkgroep Wijkermeerpolder is opgesteld.

¹ onder een *integraal effectrapport*(IER) wordt verstaan een milieu-effectrapport(MER) uitgebreid met de beschrijving van andere relevante effecten (waaronder economie en landbouw)

INHOUD

DEEL A: PROCES & PROCEDURE

1	<u>Inleiding</u>	1
2	<u>Problematiek en doelstelling</u>	5
	2.1 Problematiek	5
	2.1.1 <u>Achtergrond en motivatie</u>	5
	2.1.2 <u>Onzekerheden en proces</u>	6
	2.2 Doelstellingen	8
	2.2.1 <u>Meervoudige doelstelling</u>	8
	2.2.2 <u>Doelstellingen cultuurhistorie, natuur en (leef)milieu</u>	9
	2.2.3 <u>Programma van eisen bedrijventerrein</u>	9
3	<u>Besluitvormingskader en rolverdeling</u>	11
	3.1 Besluitvormingskader	11
	3.2 Te nemen besluiten	12
	3.3 Rolverdeling	14
	3.4 Procedure	14

DEEL B: MODELLEN & EFFECTEN

4	<u>Ontwikkelingsmodellen</u>	17
	4.1 Alternatieven en varianten	17
	4.2 Karakterisering inpassingsgebied	18
	4.3 Ontwikkelingsmodellen	19
	4.3.1 <u>Vier modellen</u>	19
	4.3.2 <u>Beschrijving van de modellen</u>	20
5	<u>Beoordelingskader en te onderzoeken effecten</u>	23
	5.1 Beoordelingskader en criteria	23
	5.2 Mogelijke effecten	23
	5.3 Afwegingskader	24

DEEL C: FEITELIJKE INFORMATIE

C1	<u>Procedure</u>	25
C2	<u>Uw inspraakreactie</u>	28
C3	<u>Overzicht besluiten waarvoor verplichting tot m.e.r. bestaat</u>	29
C4	<u>Referenties</u>	30
C5	<u>Gegevens inpassings- en studiegebied</u>	31
C6	<u>Begrippen en afkortingen</u>	33

1 Inleiding

In 1995 heeft de Stuurgroep Samenwerkende Havens Noordzeekanaalgebied het 'Plan van Aanpak Masterplan Noordzeekanaalgebied' uitgebracht. Dit, verder als Masterplan aan te duiden, plan bevat een visie op de gewenste ontwikkeling van het Noordzeekanaalgebied voor de korte, middellange en lange termijn alsmede een pakket van afspraken, maatregelen en activiteiten om de gewenste ontwikkeling te realiseren. Het Masterplan wordt gedragen door de in de Stuurgroep vertegenwoordigde partijen. Het Masterplan is gericht op een duurzame ontwikkeling van het hele Noordzeekanaalgebied. Integrale uitvoering van het Masterplan zou moeten leiden tot een evenwichtig woon-, werk- en leefklimaat in de volgende eeuw.

In het Uitvoeringsprogramma van het Masterplan is opgenomen dat de ontwikkeling van een deel van de Wijkmeerpolder² als bedrijventerrein ter hand moet worden genomen. Bij de besluiten over het Masterplan zijn door de betrokken gemeenten (Zaanstad, Beverwijk), de provincie Noord-Holland en het Gewest IJmond voor de ontwikkeling van de Wijkmeerpolder een aantal randvoorwaarden genoemd, die bij de planvorming moeten worden betrokken. Deze randvoorwaarden kunnen worden beschouwd als nevenschikte doelstellingen voor de ontwikkeling van de Wijkmeerpolder.

Op grond van het Uitvoeringsprogramma heeft het Bestuursplatform Masterplan Noordzeekanaalgebied het initiatief genomen de procedurele voorbereiding voor het bedrijventerrein Wijkmeerpolder ter hand te nemen. De uitvoerende taken zijn hierbij opgedragen aan het Bureau Uitvoering Masterplan Noordzeekanaalgebied. Het Bestuursplatform heeft om de start van de procedure mogelijk te maken een verkenning³ uitgevoerd naar de ontwikkelingsmogelijkheden, de te volgen procedures en het te volgen besluitvormingsproces. Deze verkenning heeft geresulteerd in een *Ontwikkelingsplan Wijkmeerpolder e.o.*. Dit ontwikkelingsplan is ter informatie bij deze startnotitie gevoegd. Het ontwikkelingsplan bevat de 'denkrichting' van de initiatiefnemers en moet worden beschouwd als een 'gereedschapskist', waarvan bij de verdere uitwerking van de plannen voor de Wijkmeerpolder gebruik zal worden gemaakt.

Vanwege een aantal elementen van de voorgenomen activiteit dient de besluitvorming hierover te worden voorbereid met behulp van milieu-effectrapportage (m.e.r.). In hoofdstuk 3 wordt hierop nader ingegaan.

Deze startnotitie is de eerste stap in de procedure die moet leiden tot de planologische aanduiding (in eerste instantie in het streekplan) voor een bedrijventerrein Wijkmeerpolder. De startnotitie bevat de belangrijkste elementen uit het ontwikkelingsplan.

Het voornemen heeft betrekking op de Wijkmeerpolder en een klein deel van de omgeving daarvan (figuur 1, 2). De Wijkmeerpolder ligt aan de noordelijke oever van het Noordzeekanaal in een open agrarisch gebied met belangrijke cultuurhistorische waarden. De grens van de gemeenten Beverwijk en Zaanstad doorsnijdt het gebied in noord-zuid-richting. Het noordelijk deel van de Wijkmeerpolder wordt in oost-westrichting doorsneden door de Noorderweg.

² het voornemen heeft betrekking op een (groot) deel van de Wijkmeerpolderen een klein deel van het aangrenzende gebied (zie figuur 2); in deze startnotitie wordt met de Wijkmeerpolder dat deel bedoeld waarop de voorgenomen activiteit betrekking heeft

³ deze verkenning is uitgevoerd op ambtelijk niveau door de Werkgroep Wijkmeerpolder e.o. waarin vertegenwoordigd waren de gemeenten Zaanstad en Beverwijk en de provincie Noord-Holland, daarbij ondersteund door een consortium van de adviesbureaus Resource Analysis, H+N+S en Ingenieursbureau Oranjewoud

enkele definities

inpassingsgebied

het gebied zoals aangegeven op figuur 2. dit is het gebied waarbinnen naar mogelijkheden wordt gezocht om de voorgenomen activiteit te realiseren

plangebied

het gebied waarvoor een partiële herziening van het streekplan ANZKG (streekplan Kennemerland) wordt voorbereid; het gaat hierbij om de partiële herziening voor de gebieden IJmond en Zuid-Kennemerland. Het inpassingsgebied maakt deel uit van het plangebied

studiegebied

het gebied dat door de voorgenomen activiteit kan worden beïnvloed. De omvang van dit gebied is afhankelijk van het beschouwde aspect of thema

voorgenomen activiteit

het realiseren van een nat en/of droog bedrijventerrein binnen het inpassingsgebied binnen randvoorwaarden vanuit natuur, cultuurhistorie en landschap

alternatief

een mogelijke manier van effectueren van de voorgenomen activiteit

integraal effectrapport (IER)

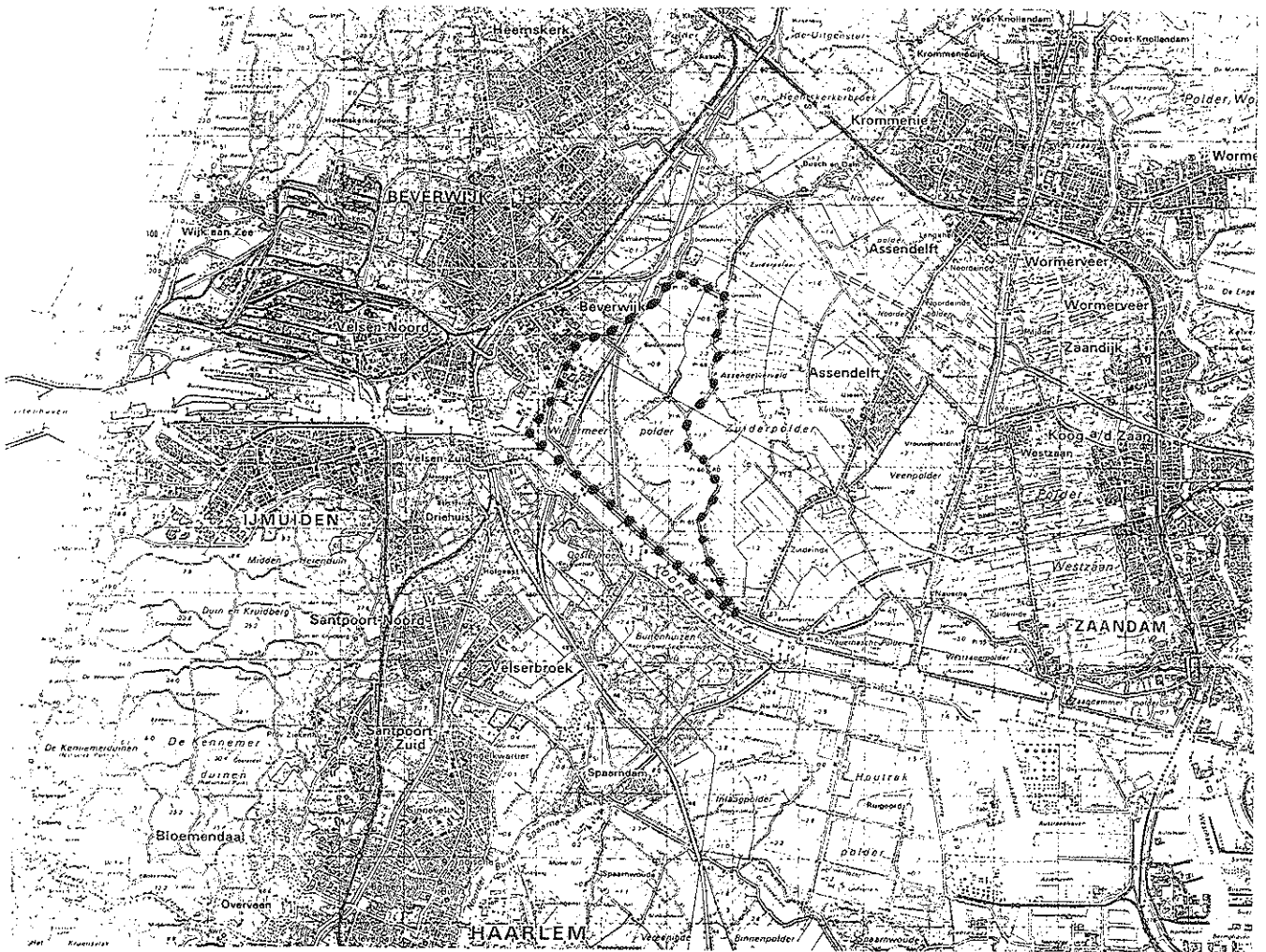
rapport waarin de effecten van de voorgenomen activiteit op alle relevante aspecten worden beschreven. Tot deze aspecten behoren de milieu-aspecten, het rapport is dus een milieu-effectrapport uitgebreid met andere aspecten, zoals economie en landbouw

natte bedrijventerreinen

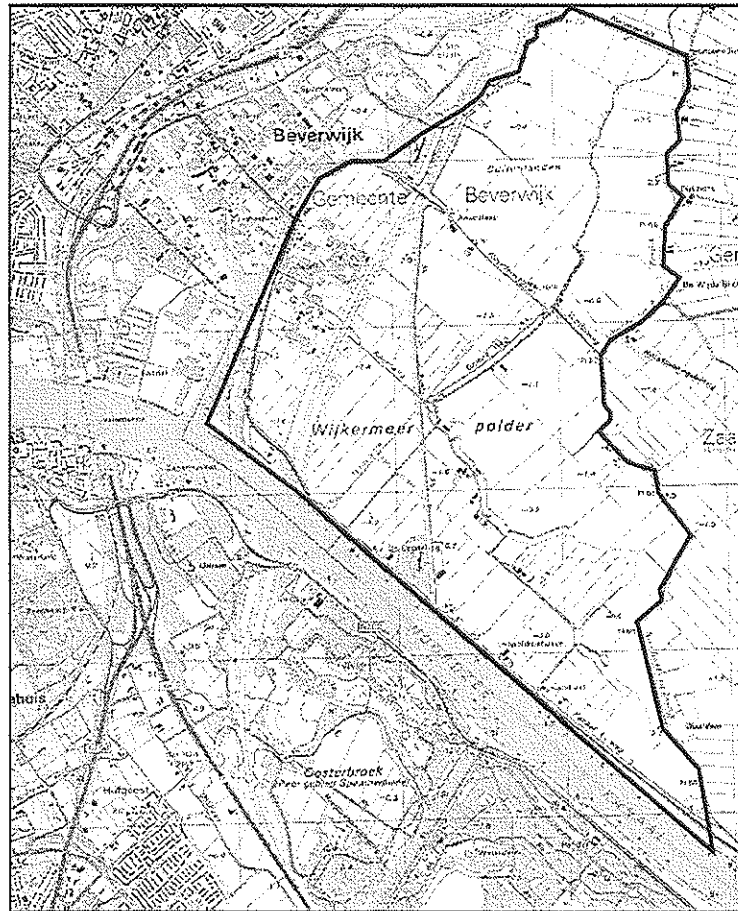
- terreinen voor *kadegebonden* terminals en industrie
- terreinen voor *havengerelateerde* bedrijven die direct contact met aan- en afvoer vanuit de zeehavens nodig hebben

droge bedrijventerreinen

alle overige bedrijventerreinen voor vestiging van kleinschalige, middelgrote en grootschalige industrie, maar ook voor dienstverlening etc.



Figuur 1: De Wijkmeerpolder in het Noordzeekanaalgebied



Figuur 2: Het inpassingsgebied en de Wijkermeerpolder

2 Problematiek en doelstelling

2.1 Problematiek

2.1.1 Achtergrond en motivatie

Achtergrond Masterplan

Het Plan van Aanpak Masterplan Noordzeekanaalgebied (het 'Masterplan') is de uitwerking van het rapport Versterking Economische Structuur Noordzeekanaalgebied: een visie voor het benutten van de kracht en de kansen van de regio. Het Masterplan is opgesteld door de Stuurgroep Samenwerking Havens Noordzeekanaalgebied in opdracht van de betrokken overheden (provincie en gemeenten), die daarbij werd ondersteund door het Rijk en Kamers van Koophandel. Het Masterplan is op projectmatige wijze tot stand gekomen onder leiding van een onafhankelijke projectmanager. Bij het tot stand komen van het Masterplan is gebruik gemaakt van verschillende externe deskundigen en zijn verschillende werkgroepen actief geweest. Een belangrijk element daarbij was het in kaart brengen van de economische aspecten van het Noordzeekanaalgebied (NZKG), waarnaar door verschillende deskundigen onderzoek is uitgevoerd. Tijdens het proces dat heeft geleid tot het Masterplan is met betrokkenen (overheden en belangenorganisaties) geregeld overleg gevoerd. Over het Masterplan heeft besluitvorming plaatsgevonden in Provinciale Staten van Noord-Holland en in de raden van de betrokken gemeenten. Deze besluiten hebben als hoofdlijn de strekking dat de in het Masterplan uitgezette koers wordt overgenomen en dat tot uitvoering van het Masterplan moet worden overgegaan.

Het Plan van Aanpak Masterplan Noordzeekanaalgebied is er op gericht om door een samenhangend doelgericht beleid de negatieve effecten van autonome ontwikkeling van het Noordzeekanaalgebied tegen te gaan. Ondanks de economische groei dreigt bij ongewijzigd beleid een toename van de werkloosheid in de regio. Uitvoering van het Masterplan levert volgens de prognoses circa 37.000 extra arbeidsplaatsen op.

De partners in het Masterplan zijn een inspanningsverplichting aangegaan om nieuwe werkgelegenheid aan te trekken in kansrijke sectoren. Naast Schiphol heeft het zeehavencomplex de potentie om werkgelegenheid en inkomen te genereren en blijvend aan de regio te binden. Het Masterplan richt zich daarom onder andere op een zo effectief mogelijk (her)industrialisatiebeleid.

Bedrijvigheid in het Noordzeekanaalgebied

De bedrijvigheid in het zeehavencomplex van het NZKG bestaat uit *kadegebonden* activiteiten, zoals havendiensten, vemen, terminals, overslag en transport, en *havengerelateerde* activiteiten, zoals visserij, offshore, scheepsbouw en -reparatie, verwerking van grondstoffen en industrie. Deze bedrijvigheid is gebonden aan zogenaamde 'natte' terreinen. Deze activiteiten hebben een belangrijke uitstraling op toeleverende en afnemende bedrijven, zoals groothandel, bouw, installatiebedrijven en dienstverlening. Deze activiteiten vinden plaats op zogenaamde 'droge' terreinen, die veelal in een schil rondom natte terreinen aanwezig kunnen zijn (zie kader en deel C6 voor terminologie). De productiestructuur in het NZKG wordt in sterke mate bepaald door havengerelateerde bedrijven [McKinsey, 1992]. Volgens het Masterplan betekent het vergroten van de zeehavencapaciteit tegelijkertijd het scheppen van aantrekkelijke vestigingsvoorwaarden voor havengerelateerd bedrijven, met name de industrie die in het NZKG voor 65% van de werkgelegenheid en toegevoegde waarde zorgt. Kansrijke sectoren voor groei zijn de verwerking van voedingsmiddelen zoals soja en cacao, bewerken van aangevoerde steenkool, chemische productiebedrijven en metaalverwerking [Policy Research Corporation, 1997]. Van belang hierbij is de aanwezigheid van kaderuimte voor de aanvoer van bulkgoederen; de verwerkende industrie kan zich in de nabijheid daarvan vestigen.

Voor het NZKG is een krachtige beleidsimpuls nodig die bestaat uit de volgende elementen [Andriessen, 1995]:

- . intensivering van ruimtegebruik van bestaande op- en overslagterreinen, om verschraving van de werkgelegenheid van deze terreinen tegen te gaan
- . aantrekken van extra bedrijvigheid in de sectoren industrie (havengerelateerd) en groothandel (droog terrein) en minder ruimte-intensieve logistiek en transport (kadegebonden en havengerelateerd)
- . maximaal beschikbaar krijgen van 'natte' bedrijventerreinen, waarbij gestreefd moet worden naar ontsluiting voor spoor en binnenvaart waar mogelijk, en inrichting van de deze terreinen gericht op deze vervoerswijzen
- . verbeteren van opleidingsniveau gericht op nieuwe industrie en havenwerkgelegenheid.

Dreigend ruimtetekort

In het Masterplan is, mede op grond van een aantal economische studies [NEI, 1995; Buck, 1996; McKinsey, 1992], geconstateerd dat in de regio op korte termijn een groot tekort aan ruimte voor havens en havengerelateerde activiteiten zal ontstaan. In het Masterplan wordt als extra terreinbehoefte in de regio genoemd 655-1960 ha voor ontwikkeling tot nat bedrijventerrein (dat wil zeggen 'eerste-linie terrein dat bereikbaar is voor zeeschepen').

Om te voorzien in de vraag naar bedrijventerrein is daarom in het Masterplan de ontwikkeling van een aantal nieuwe terreinen voor kadegebonden en havengerelateerde bedrijven voorzien. In de visie van het Masterplan is het van groot belang de mogelijkheden binnen de kanaalzone voor ontwikkeling van nat terrein voldoende open te houden.

Naast een aantal kleinere en/of reeds bestaande bedrijventerreinen wordt de benodigde capaciteit met name gezocht in de Wijkermeerpolder. In het Masterplan is aangegeven dat in het Noordzeekanaalgebied slechts drie locaties geschikt zijn voor het ontwikkelen van een nat bedrijventerrein, namelijk Ruigoord (met de geprojecteerde Afrikahaven), Hofambacht en de Wijkermeerpolder. Van de drie genoemde terreinen is de Wijkermeerpolder -na het afvallen van de locatie Hofambacht en het aanleggen van de Afrikahaven in Ruigoord- de enige locatie die geschikt is voor het realiseren van een bedrijventerrein met (insteek)haven.

Bij de besluitvorming over het Masterplan door Provinciale Staten van Noord-Holland is de locatie Hofambacht afgevalen als locatie voor het ontwikkelen van een bedrijventerrein omdat dit gebied onderdeel is van de pkb-bufferzone Amsterdam-Haarlem, zoals die is aangeduid in de Planologische kernbeslissing Schiphol en omgeving [1996]. Ook maakt Hofambacht deel uit van de provinciale ecologische hoofdstructuur [Prov. Noord-Holland, 1993]

Volgens het Masterplan bestaat na het gereed komen van de Afrikahaven nog behoefte aan uitbreiding van beschikbare oppervlakte bedrijventerrein. Gezien de verwachte verschuivingen in de scheepsgrootte en de onzekerheden ten aanzien van het aantal schepen dat moeten worden behandeld is over de benodigde kadelengte weinig met zekerheid te zeggen.

2.1.2 Onzekerheden en proces

Met betrekking tot (grootschalige) bedrijventerreinen kunnen twee constatering worden aangegeven:

- . ten behoeve van economie en werkgelegenheid is het noodzakelijk dat in een regio op ieder moment voldoende vrij uitgeefbaar bedrijventerrein beschikbaar is. Uitgeefbare terreinen moeten daarbij voldoen aan wensen ten aanzien van kavelgrootte en ontsluitingsmogelijkheden;
- . het ontwerpen, planologisch vastleggen en daadwerkelijk realiseren van bedrijventerreinen kost veel tijd.

De combinatie van deze twee constateringën leidt tot een situatie dat de planvorming voor bedrijventerreinen in gang wordt gezet op basis van prognoses voor de toekomstige behoefte aan bedrijventerreinen. De lange doorlooptijd kan tot gevolg hebben, dat de uitgangspunten en doelstellingen op basis waarvan de planvorming is gestart, tijdens de verdere uitwerking moeten worden bijgesteld of verlaten. Dit pleit ervoor om tijdens de planvormingsfase zoveel mogelijk vrijheidsgraden 'open' te houden, zodat de mogelijkheid blijft bestaan om op (markt)ontwikkelingen in te spelen. Dit biedt tevens de mogelijkheid om open te staan voor signalen vanuit de maatschappij. Een belangrijk voordeel van een dergelijke aanpak is ook dat de kwaliteit van de plannen kan worden verbeterd.

Dit dilemma speelt ook bij de plannen ten aanzien van de Wijkermeerpolder.

Eén van de onzekere factoren in de prognoses van de behoefte aan bedrijventerrein heeft betrekking op het type bedrijventerreinen waaraan behoefte bestaat. Dit is ook voor de Wijkermeerpolder het geval: het is onzeker aan welk soort bedrijventerrein in het komende decennium in de regio behoefte zal bestaan. De ligging van het inpassingsgebied aan diep vaarwater maakt het gewenst deze locatie te benutten voor een 'nat' bedrijventerrein. Vanuit de bedrijvenmarkt (vraag en aanbod bedrijventerrein), vanwege (bijvoorbeeld) werkgelegenheidsaspecten of vanwege milieueffecten kan het echter ook zo zijn, dat een droog bedrijventerrein de voorkeur geniet.

Flexibel en open besluitvormingsproces

De initiatiefnemer heeft zich als doel gesteld om voor de Wijkermeerpolder een besluitvormingsprocedure in gang te zetten, die het mogelijk moet maken om in het komende decennium te beschikken over voldoende vrij uitgeefbaar bedrijventerrein, met behoud en versterking van het aanwezige cultuurhistorisch erfgoed en met ontwikkeling van natuurwaarden. Dit betekent een besluitvormingsproces dat aan de ene zijde voldoet aan de wettelijke vereisten (waaronder het doorlopen van een m.e.r.-procedure), en aan de andere zijde de mogelijkheid biedt om besluiten, die onomkeerbare gevolgen hebben, zo lang mogelijk uit te stellen. Hiervoor kan de term 'just-in-time-besluiten' worden gehanteerd. Hierdoor kan op elk moment in de besluitvorming gebruik worden gemaakt van actuele informatie, waaronder informatie met betrekking tot de behoefte aan bedrijventerrein. De discussie over 'nut en noodzaak' kan op deze manier vorm krijgen.

De voorgestane werkwijze kan leiden tot een situatie waarbij het 'inhoud geven' aan de vereisten van de Wet milieubeheer (milieu-effectrapportage) onvoldoende tot stand komt. Om dit probleem te ondervangen stelt de initiatiefnemer een aanpak voor waarbij in het eerste ruimtelijk besluit, dat in de mogelijkheid voor de aanleg van een bedrijventerrein voorziet (een herziening van het streekplan) kaders worden gesteld voor de verdere plan- en besluitvorming. Doordat in de visie van de initiatiefnemer zoveel mogelijk vrijheidsgraden zo lang mogelijk moeten worden opgehouden, gaat het bij de planvorming niet zozeer om uitwerken en detailleren van het streekplanbesluit (een 'trechtermodel'), maar meer om het steeds opnieuw maken van keuzes uit verschillende mogelijkheden.

De initiatiefnemer is van mening dat ten behoeve van de plan- en besluitvorming geregeld en open moet worden gecommuniceerd met burgers en belangenorganisaties, om zo via woord en wederwoord de kwaliteit van de plannen te verhogen en het draagvlak van de door de initiatiefnemer voorgestelde ontwikkeling te vergroten. Om die reden heeft de initiatiefnemer de intentie om de communicatie rondom het besluitvormingsproces niet te beperken tot de wettelijk verplicht inspraak, maar is het voornemen om al in een vroeg stadium overleg te starten met maatschappelijke organisaties en geïnteresseerde burgers. Hiervoor zal in de komende tijd een communicatieplan worden uitgewerkt, waarin voor het komende jaar de voornemens op het gebied van communicatie rond de plan- en besluitvorming over de Wijkermeerpolder en het besluitvormingsproces voor het streekplan worden geconcretiseerd.

Heldere keuze-criteria en informatie

Om het maatschappelijk debat over de wenselijkheid van de voorgestelde ontwikkeling van de Wijkermeerpolder goed te laten verlopen is een goede fasering en structurering van het besluitvormingsproces noodzakelijk. Voor de fasering van de verschillende besluiten wordt voor de Wijkermeerpolder de benadering gehanteerd zoals die door de Wetenschappelijke Raad voor het Regeringsbeleid is voorgesteld voor 'grote projecten' [WRR, 1994]. Deze benadering maakt onderscheid tussen aanvangs-, beginsel- en uitvoeringsbesluit⁴.

Het ontwikkelingsplan en het onderzoek naar milieu- en andere effecten leveren de informatie op basis waarvan het beginselbesluit in het kader van de streekplanherziening kan worden genomen. De structurering van het besluitvormingsproces is in het ontwikkelingsplan op drie manieren uitgewerkt. Allereerst in de objectivering van de verschillende criteria die in het proces een rol spelen. Ten tweede in de wens om de milieu-effectrapportage in te bedden in een Integrale Effectrapportage, om zo de milieu-informatie daadwerkelijk onderdeel te laten zijn van een integraal besluitvormingsproces. De derde uitwerking betreft de wens om in het verdere vervolg van het proces de (milieu-)effecten (verder) in kaart te brengen, ook na afronding van de integrale effectrapportage ten behoeve van het streekplan. De objectiviteit en diepgang hiervan kan worden gewaarborgd door de Commissie voor de milieu-effectrapportage te verzoeken om als een onafhankelijke buitenstaander de milieu-informatie te toetsen. Een dergelijke experimentele constructie is met instemming van de Minister van VROM en naar tevredenheid van de Commissie m.e.r. reeds toegepast bij de ontwikkeling van de woningbouwlocatie IJburg. Een herhaling van dit experiment kan een duidelijke meerwaarde opleveren voor de Wijkermeerpolder.

2.2 Doelstellingen

2.2.1 Meervoudige doelstelling

De meervoudige doelstelling van de voorgenomen activiteit is gebaseerd op besluitvorming in de Provinciale Staten van Noord-Holland van 15 januari 1996. Door PS is in haar besluit over het Masterplan aangegeven dat de volgende punten in de streekplanherziening moeten worden ingebracht:

- een bedrijventerrein (nat of droog) van maximaal 400 ha in de Wijkermeerpolder (binnen de grenzen van Assendelver Zeedijk en Noorderweg), onder verwijzing naar de aandachts-punten genoemd in het besluit van 21 maart 1995 en met voldoende mitigerende en compenserende maatregelen en voorwaarden (integratie economie, landschapsontwikkeling en cultuurhistorie)
- in streekplanverband afwegen of verandering moet worden aangebracht in de agrarische bestemming van het gedeelte van de Wijkermeerpolder ten noorden van de Noorderweg (maximaal 100 ha).

Deze opgave kan worden geconcretiseerd in een programma van eisen voor het bedrijventerrein en in doelstellingen ten aanzien van cultuurhistorie, natuur en (leef)milieu. Deze worden gezamenlijk beschouwd als de meervoudige doelstelling van de voorgenomen activiteit.

⁴

ter toelichting: een *aanvangsbesluit* houdt de constatering in dat er voldoende redenen zijn om een bepaald voornemen in studie te nemen. Een *beginselbesluit* bestaat uit de bestuurlijk-politieke keuze om een project daadwerkelijken uitvoer te brengen, op basis van een afweging van de in het geding zijnde belangen en effecten; een beginselbesluit omvat tevens de vitale kenmerken en randvoorwaarden voor de concrete uitwerking van het project. Een *uitvoeringsbesluit* bevat een gedetailleerde beschrijving van de wijze waarop het project zal worden uitgevoerd.

2.2.2 Doelstellingen cultuurhistorie, natuur en (leef)milieu

De nevenschikte doelstelling ten aanzien van cultuurhistorie, natuur en (leef)milieu kan als volgt worden omschreven:

- behoud en versterking van het in het inpassingsgebied aanwezige cultuurhistorisch erfgoed
- behoud en ontwikkeling van natuurwaarden in het inpassingsgebied in de context van de ecologische doelstellingen op regionale schaal
- behoud en realisatie van een kwalitatief goed woon-, werk- en leefklimaat in de Wijkermeerpolder en omgeving, gelet op recreatie, landschap, duurzaam milieu- en ruimtegebruik en verkeer- en vervoersrelaties.

2.2.3 Programma van eisen bedrijventerrein

De doelstelling ten aanzien van het bedrijventerrein kan worden geconcretiseerd in het volgende programma van eisen:

- oppervlakte van maximaal 400 ha (bruto) nat en/of droog bedrijventerrein met een doorkijk naar een uitbreiding met 100 ha (bruto)
- indien wordt gekozen voor een zeehaven:
 - . kade- en havenfaciliteiten voor zeeschepen
 - . haven van een zodanige grootte dat deze economisch exploitabel is
 - . mogelijkheid gefaseerde realisatie met het oog op exploitatie
- start uitgifte in 2005
- aansluiting op landelijk autosnelwegnet en (indien mogelijk) spoorwegennet
- ontwikkelen duurzaam bedrijventerrein.

3 Besluitvormingskader en roilverdeling

3.1 Besluitvormingskader

De plan- en besluitvorming voor de Wijkermeerpolder vindt in eerste instantie plaats binnen het wettelijk kader van de Wet op de Ruimtelijke Ordening, de Wet milieubeheer en de Algemene Wet Bestuursrecht.

Besluiten specifiek voor het inpassingsgebied

De planologische situatie van het inpassingsgebied is vastgelegd in enkele bestemmingsplannen:

- gemeente Beverwijk: bestemmingsplan Beverwijk-Oost [1985, goedgekeurd februari 1989]
- gemeente Zaanstad: bestemmingsplan poldergebied (1973, van de voormalige gemeente Assendelft)

In Zaanstad bevindt het ontwerp-bestemmingsplan poldergebied Assendelft zich in de voorbereidingsfase.

Het vigerende streekplan is het Streekplan voor het Amsterdam-Noordzeekanaalgebied (1987).

Een partiële herziening daarvan voor Zuid-Kennemerland en IJmond (streekplan Kennemerland) is nu in voorbereiding; de vaststelling is gepland voor eind 1998.

In het agrarische beleid van de provincie is het inpassingsgebied aangeduid als landbouwkerngebied.

Zowel door de gemeenten Beverwijk en Zaanstad als door provincie en Rijkswaterstaat zijn visies ten aanzien van de gewenste ontwikkelingsrichting van het inpassingsgebied opgesteld. In vier zogenaamde 'groene nota's' [van Zaanstad, Samenwerkingsverband Midden Kennemerland, Gewest IJmond en Rijkswaterstaat, zie deel C5] is uitgesproken dat de ontwikkelingsrichting van het inpassingsgebied voor een belangrijk deel moet worden bepaald door natuur en natuurontwikkeling.

In deel C5 is een overzicht opgenomen van de meest relevante plannen en beleidsstukken.

De Stelling van Amsterdam is in 1987 in de Monumentenverordening van de provincie Noord-Holland aangewezen als provinciaal monument op grond van de Monumentenwet. In 1997 is de Stelling van Amsterdam geplaatst op de UNESCO-lijst als een onderdeel van het wereldcultuurgood.

Besluitvorming Masterplan

De planvorming is geïnitieerd op basis van het Plan van aanpak Masterplan Noordzeekanaalgebied. Over dit plan zijn door de betrokken bestuurlijke partijen besluiten genomen en randvoorwaarden gegeven, met name door Provinciale staten Noord-Holland (besluit 15 januari 1996), gemeenteraad Beverwijk (besluit d.d. 28 maart 1996) en gemeenteraad Zaanstad (besluit d.d. 15 februari 1996). Ook de raad van Velsen en het Gewest IJmond hebben zich uitgesproken over het Masterplan. De besluitvorming over het Masterplan in Provinciale Staten van Noord-Holland van 15 januari 1996 hield tevens een opdracht tot uitvoering van het Masterplan in.

De raden van de gemeente Beverwijk en Zaanstad hebben zich in 1996 uitgesproken over het Masterplan. De gemeenteraad van Beverwijk stemt in met de uitvoering van het Plan van Aanpak en met de ontwikkeling van de Wijkermeerpolder, waarbij als uiterste begrenzing de Noorderweg zou moeten worden aangehouden en tevens het behoud van landschappelijk en cultuurhistorische waarden uitgangspunt is. Ook de raad van Zaanstad stemt in met het Masterplan en de invulling van de Wijkermeerpolder als bedrijventerrein, met als begrenzingen de Noorderweg aan de noordzijde en de Assendelver Zeedijk aan de oostzijde. Deze instemming heeft echter geen betrekking op de keuze tussen nat of droog bedrijventerrein; deze keuze is bij het nu te nemen besluit aan de orde. Het wordt door de raad van Zaanstad wenselijk geacht om langs de Assendelver Zeedijk ten behoeve van cultuurhistorie en recreatie een groene zone te handhaven.

In het Masterplan zijn drie locaties aangeduid als mogelijke locaties voor de ontwikkeling van

kadegebonden en havengerelateerde bedrijvigheid, waarvan twee nieuwe locaties, namelijk Hofambacht en de Wijkermeerpolder. De locatie Hofambacht is niet beschikbaar voor de ontwikkeling van een nat bedrijventerrein. Dit is vastgelegd in het PS-besluit over het Masterplan; daarnaast is door het Rijk besloten dat Hofambacht onderdeel is van de bufferzone Amsterdam-Haarlem, zoals vastgelegd in de Planologische kernbeslissing Schiphol en omgeving [1996].

Natuur en milieu

Op rijksniveau is een aantal besluiten genomen met de status van planologische kernbeslissing:

- het Structuurschema Groene Ruimte
- de Vierde not-a ruimtelijke ordening extra
- het Tweede structuurschema verkeer en vervoer.

De plan- en besluitvorming vindt plaats binnen de beleidsmatige kaders zoals die door het Rijk zijn neergelegd in een aantal beleidsplannen:

- Nationaal Milieubeleidsplan
- Natuurbeleidsplan
- Derde nota waterhuishouding en Evaluatienota water.

De beleidsdoelstellingen van de provincie ten aanzien van de bescherming van het milieu zijn opgenomen in het provinciaal milieubeleidsplan; het beleid ten aanzien van natuur is beschreven in de Deelnota ecologische structuren en natuur- en landschapsbouw bij de Beleidsnota natuur en landschap van de Provincie Noord-Holland [1993].

Verkeer en vervoer, infrastructuur

Het beleid ten aanzien van verkeer en vervoer, waartoe wordt gerekend het beleid ten aanzien van nieuwe (hoofd)wegen is neergelegd in de PKB Tweede structuurschema verkeer en vervoer (SVV2). Hierin zijn -naast maatregelen gericht op milieu-doelstellingen- limitatief de uitbreidingsmogelijkheden voor het hoofdwegennet, rail- en vaarwegen opgenomen.

3.2 Te nemen besluiten

Vraagpunten in relatie tot besluitvorming

In relatie tot de, in het kader van de partiële herziening van het streekplan Amsterdam Noordzeekanaalgebied (streekplan Kennemerland), te nemen besluit is een aantal te onderzoeken vraagpunten te onderscheiden:

- nat of droog?: is er rond 2005 langs het Noordzeekanaal behoefte aan een bedrijventerrein met een nieuwe zeehaven, die dan in de Wijkermeerpolder zal worden gebouwd, of bestaat er voorkeur voor inrichting van de Wijkermeerpolder met een binnenvaarhaven of als een volledig droog terrein?
- specialisatie en fasering: indien gekozen wordt voor een zeehaven bestaat er bij de overheden een voorkeur voor een taakverdeling, conform de indicaties in het Masterplan. De te beantwoorden vraag is dan: "Hoe wordt fasering van de ontwikkelingen in de Wijkermeerpolder afgestemd op de gewenste taakverdeling binnen het Noordzeekanaalgebied; meer in het bijzonder tussen Wijkermeerpolder, Afrikahaven en Westzanerpolder"
- meervoudige doelstelling: uit welke elementen dient de meervoudige doelstelling voor herinrichting van de Wijkermeerpolder als nat of droog bedrijventerrein te bestaan. Welke gewichten worden aan doelstellingen gegeven en welke criteria zijn doorslaggevend voor keuze uit voorliggende en te ontwikkelen varianten? Op welke punten dient het kader (programma's, criteria, varianten) van het Ontwikkelingsplan te worden aangevuld of gewijzigd om te dienen als input voor een Plan op Hoofdlijnen?

Besluit op hoofdlijnen

De mogelijkheid om een bedrijventerrein te realiseren binnen het inpassingsgebied moet planologisch worden vastgelegd. Dit zal plaatsvinden in de vorm van een partiële herziening van het streekplan ANZKG. Dit besluit over deze partiële herziening is het eerste ruimtelijk besluit dat voorziet in de mogelijkheid tot het aanleggen van het bedrijventerrein Wijkermeerpolder.

Het bevoegd gezag (de provincie Noord-Holland) is voornemens dit eerste besluit te laten bestaan uit de volgende onderdelen:

- de ruimtelijke aanduiding voor een bedrijventerrein Wijkermeerpolder (binnen de door Provinciale Staten, op basis van het Masterplan, aangegeven kaders)
- de principiële keuze voor een nat of droog bedrijventerrein
- de keuze voor meervoudige doelstellingen bij de inrichting en het beheer van een nat of droog bedrijventerrein: bedrijventerrein plus natuur, natuurontwikkeling en cultuurhistorie
- de keuze voor de mogelijkheid tot fasering bij de verdere planvorming in relatie tot de (economische) ontwikkelingen het gehele NZKG
- het aangeven van kaders en procedures voor de wijze waarop het bedrijventerrein verder vorm zal krijgen.

Het gaat derhalve om een besluit op hoofdlijnen, dat echter meer elementen bevat dan alleen een ruimtelijke aanduiding op de streekplankaart.

- de provincie Noord-Holland neemt initiatief tot het onderzoek naar de integrale effecten van ontwikkeling van de Wijkermeerpolder
- de besluitvorming zal zo worden vormgegeven, dat verdere besluiten in samenwerking tussen de provincie en de gemeenten Beverwijk en Zaanstad zullen worden afgestemd en gecoördineerd
- er wordt naar gestreefd om in de besluiten zo lang mogelijk zo veel mogelijk vrijheidsgraden te laten blijven bestaan

Verplichting tot milieu-effectrapportage

Een aantal van de te nemen besluiten dient te worden voorbereid met behulp van milieu-effectrapportage. In deel C3 is een overzicht opgenomen van activiteiten waarvoor in dit geval m.e.r. noodzakelijk is.

Het streven is om alle besluiten waarvoor m.e.r. noodzakelijk is te nemen in het kader van de streekplanherziening.

Documenten ten behoeve van de besluitvorming

De verplichting tot m.e.r. heeft tot gevolg dat de initiatiefnemer een milieu-effectrapport (MER) zal opstellen. Een MER wordt opgesteld op basis van de richtlijnen, die door het bevoegde gezag worden vastgesteld.

Voor het nemen van het besluit -het vaststellen van het streekplan- is echter meer informatie nodig: het streekplan komt tot stand op basis van een integrale afweging van alle relevante aspecten.

Naast de milieueffecten (het MER) zijn dat effecten op:

- . economie en werkgelegenheid
- . landbouw
- . ruimtegebruik
- . sociale- en leefbaarheidsaspecten.

In het beoordelingskader dat zal worden gehanteerd (zie hoofdstuk 5), klinkt de meervoudige

doelstelling van het project door.

De initiatiefnemer heeft er daarom voor gekozen om één document te maken, waarin zowel de milieueffecten als de andere relevante aspecten, zoals landbouw, aan de orde zullen komen: een **Integraal Effect Rapport** (IER). Het IER integreert dus MER en Economische, Landbouw en eventuele andere Effect-Rapporten.

In het IER zal geen voorkeursvariant worden aangewezen en geen keuze worden gedaan. Naast de IER zal een concept-streekplanherziening worden opgesteld, waarin de integrale afweging van belangen zal plaatsvinden.

Beide documenten -IER en ontwerp-streekplan- gaan gezamenlijk ter visie.

3.3 Rolverdeling

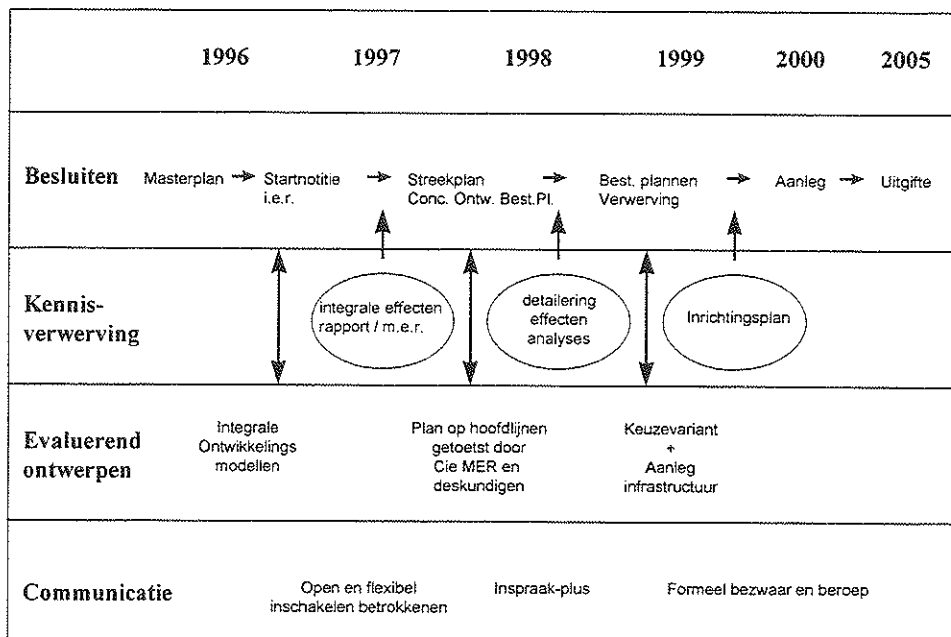
De volgende partijen zijn betrokken bij de voorbereiding van de Wijkermeerpolder:

- initiatiefnemer is Gedeputeerde Staten van Noord-Holland. De uitvoerende taken zijn door de initiatiefnemer neergelegd bij het Projectbureau Uitvoering Masterplan Noorzeekanaalgebied:
Projectbureau Uitvoering Masterplan Noorzeekanaalgebied
Postbus 19406
1000 GK AMSTERDAM
Contactpersoon is de heer ir. G. Keet.
- het bevoegd gezag in de streekplan-procedure wordt gevormd door Provinciale Staten van de Provincie Noord-Holland:
Provincie Noord-Holland
Postbus 123
2000 MD HAARLEM
Contactpersoon is de heer mr. C.J. Vogel.
- wettelijke adviseurs dienen volgens de Wet milieubeheer te worden betrokken bij de procedure. Naast de Commissie voor de milieu-effectrapportage zijn dat de inspectie ruimtelijke ordening, de inspectie milieuhygiëne, de directeur LNV en de Provinciale Planologische Commissie. Ook de (raden van de) betrokken gemeenten Beverwijk en Zaanstad wordt advies gevraagd, evenals de aangrenzende gemeenten Heemskerk, Velsen en Haarlemmerliede.
- overige betrokkenen: een ieder kan door middel van de openbare procedures zijn mening, wensen en standpunten ter kennis brengen van het bevoegd gezag.

3.4 Procedure

De besluitvorming vindt plaats volgens de procedures die wettelijk zijn vastgelegd. Deze procedures bieden de mogelijkheid voor inspraak, bedenkingen en bezwaren. In deel C1 is de procedure beschreven. In deel C2 is beschreven op welke wijze op deze startnotitie kan worden gereageerd.

De voor het streekplan te doorlopen procedure wordt gevolgd door andere procedures en besluiten. De initiatiefnemer is van oordeel dat daarbij een open planproces moet worden gevolgd. In onderstaand schema is het geheel in hoofdlijnen aangegeven.



Figuur3 Besluitvormingsproces

4 Ontwikkelingsmodellen

4.1 Alternatieven en varianten

De beschrijving van de (milieu)effecten vindt plaats aan de hand van alternatieven en varianten. Alternatieven zijn mogelijkheden waarop de voorgenomen activiteit, de doelstellingen kunnen worden gerealiseerd; vaak zijn het samenhangende pakketten van maatregelen en ingrepen. In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de wijze waarop de alternatieven voor de Wijkermeer tot stand zijn gekomen en wat de inhoud is van de alternatieven.

Wettelijke regels ten aanzien van alternatieven

De wettelijke regels ten aanzien van milieu-effectrapportage schrijven voor dat alle redelijkerwijs in beschouwing te nemen alternatieven voor de wijze waarop een voorgenomen activiteit kan worden gerealiseerd in het MER moeten worden beschreven. Tot de te onderzoeken alternatieven behoort in ieder geval *het alternatief waarbij de nadelige gevolgen voor het milieu worden voorkomen, dan wel, voor zover dat niet mogelijk is, deze met gebruikmaking van de beste bestaande mogelijkheden ter bescherming van het milieu, zoveel mogelijk worden beperkt*. Dit alternatief wordt doorgaans het 'meest-milieuvriendelijk alternatief' (MMA) genoemd. Tevens dient het zogenaamde 'nulalternatief' te worden beschreven, dat wil zeggen de situatie waarbij geen invulling wordt gegeven aan de voorgenomen activiteit.

Ontwikkelingsmodellen als alternatieven

Ten behoeve van de planvorming ten aanzien de ontwikkeling van de Wijkermeerpolder heeft de initiatiefnemer een aantal 'ontwikkelingsmodellen' opgesteld. Deze zijn beschreven in het Ontwikkelingsplan Wijkermeerpolder e.o., dat ter informatie bij deze startnotitie ter inzage ligt. De ontwikkelingsmodellen zijn het resultaat van een interactief proces, waarin de betrokken partijen (gemeenten, provincie) op ambtelijk niveau hebben geparticipeerd. De ontwikkelingsmodellen geven aan op welke wijze het 'programma van eisen' (de meervoudige doelstelling) in het inpassingsgebied zou kunnen worden geconcretiseerd. De ontwikkelingsmodellen zijn dus ruimtelijke vertalingen van de meervoudige doelstelling.

De ontwikkelingsmodellen zijn gebaseerd op enerzijds de wensen vanuit de economische doelstelling van de voorgenomen activiteit en anderzijds de kansen en beperkingen van het inpassingsgebied. Deze kansen en beperkingen zijn de resultante van de in en rond het inpassingsgebied aanwezige functies en waarden en de doelstellingen die ten aanzien daarvan -als onderdeel van de meervoudige doelstelling- zijn geformuleerd. Behoud en ontwikkeling van de daarvoor in aanmerking komende functies en waarden vormen als zodanig onderdelen van het programma dat in het inpassingsgebied moet worden gerealiseerd.

De ontwikkelingsmodellen zijn de basis voor de alternatieven en varianten zoals die in het IER zullen worden beschreven. Voor alle alternatieven geldt dat zoveel mogelijk gestalte dient te worden gegeven aan het begrip duurzame bedrijventerreinen.

Geen locatie-alternatieven

In het Masterplan is geconstateerd dat in het Noordzeekanaalgebied slechts drie terreinen aanwezig zijn die voldoen aan het Programma van eisen (grootte, ontsluitingsmogelijkheden). Van deze drie terreinen is het gebied Ruigoord (Afrikahaven) reeds in ontwikkeling en meegenomen bij de raming van beschikbare terreinen. De tweede potentiële locatie, Hofambacht, maakt onderdeel uit van de bij planologische kernbeslissing (PKB) vastgestelde bufferzone Amsterdam-Haarlem [PKB Schiphol en omgeving, 1996]. Krachtens deze PKB is hier geen ontwikkeling van bedrijventerrein mogelijk. Vooruitlopend op deze aanwijzing heeft PS in haar besluit over het Masterplan van 15

januari 1996 de ontwikkeling van de locatie Hofambacht tot bedrijventerrein reeds uitgesloten. Dit heeft tot gevolg gehad dat de (meervoudige) doelstelling van het project uitsluitend betrekking heeft op de Wijkermeerpolder. Er worden derhalve geen locatie-alternatieven onderzocht. In het IER zal worden ingegaan op de overwegingen die hebben geleid tot de keuze voor de Wijkermeerpolder.

Meest-milieuvriendelijk alternatief (MMA)

Bij het tot stand komen van een MMA moet -conform de Wet milieubeheer- in eerste instantie worden getracht de nadelige effecten van de voorgenomen activiteit zo veel mogelijk te voorkomen. Vervolgens dient aandacht te worden geschonken aan het zo mogelijk tegengaan of beperken van effecten (mitigeren); eventuele resteffecten (bijvoorbeeld het verlies aan natuurwaarden) moeten worden gecompenseerd.

Bij het opstellen van de ontwikkelingsmodellen is een werkwijze gevolgd waarbij expliciet is gemaakt op welke wijze rekening wordt gehouden met het voorkomen van aantasten van bestaande waarden en op welke wijze (inrichtings- en beheermaatregelen) mitigatie en compensatie kan plaatsvinden. Naar het oordeel van de initiatiefnemer wordt op deze wijze -doordat de verschillende doelstellingen daadwerkelijk nevenschikt zijn- recht gedaan aan de wettelijke bepalingen. Tijdens de verdere uitwerking van de ontwikkelingsmodellen zal verder worden gewerkt aan een MMA, waarbij ook leefbaarheidsaspecten een belangrijke rol kunnen spelen.

Nul-alternatief en autonome ontwikkeling

Het nulalternatief behelst het niet effectueren van de voorgenomen activiteit. In dit geval betekent dit het niet inrichten van de Wijkermeerpolder op basis van de meervoudige doelstelling. Het nulalternatief en de autonome ontwikkeling zijn dus de referentie voor het beschrijven van de effecten van de voorgenomen activiteit.

Bij de beschrijving van het nulalternatief en de autonome ontwikkeling in het IER zijn de volgende aspecten van belang:

- voor het inpassingsgebied (en het gedeelte van de beoordelingscriteria die daarop betrekking hebben) betekent het nul-alternatief het beschrijven van de autonome ontwikkeling van het gebied; daarbij gaat het om het handhaven van de bestaande bestemmingsplannen en het uitvoeren van het beleid zoals dat in verschillende zogenaamde 'groene nota's' (van Zaanstad [1996], Gewest IJmond [1994], Samenwerkingsverband Midden Kennemerland [1991] en Rijkswaterstaat [1996], zie C5) voor het inpassingsgebied en de omgeving daarvan is aangekondigd
- de beschrijving van de economische effecten van het nulalternatief/autonome ontwikkeling kan worden ontleend aan de economische studies die ten grondslag liggen aan het Masterplan
- de in het IER te onderzoeken alternatieven worden onderling vergeleken; in deze vergelijking wordt op gelijkwaardige wijze het nulalternatief/autonome ontwikkeling in beschouwing genomen.

4.2 Karakterisering inpassingsgebied

Algemeen

Het inpassingsgebied (zie figuur 2), bestaande uit het grootste deel van de Wijkermeerpolder, heeft een oppervlakte van circa 500 ha. De Wijkermeerpolder is één van de jongste droogmakerijen in het studiegebied; tot in de negentiende eeuw was de Wijkermeer een open water dat in verbinding stond met IJ en Zuiderzee. De dijk die de oostelijke grens vormt van de Wijkermeerpolder (de Assendelver Zeedijk) was tot ver in de negentiende eeuw een 'echte' zeedijk. De verkavelingspatronen in de Wijkermeerpolder en de aanliggende polders tonen de ontginningsgeschiedenis van het gebied.

Wonen, werken en hinder

Woongebieden/hindergevoelige objecten zijn in het inpassingsgebied zeer beperkt aanwezig. In de directe omgeving bevinden zich woonhuizen en boerderijen (Assendelver Zeedijk). Ten westen van

het inpassingsgebied bevinden zich de bebouwde kommen van Beverwijk en Velsen. Uitbreiding van woningbouw is gepland in de Broekpolder Beverwijk/Heemskerk en Saendelft.

Werklocaties en bedrijventerreinen bevinden zich in Velsen, Beverwijk en in de strook tussen Beverwijk en de Wijkertunnel/A9. De werklocatie Westzanerpolder is in ontwikkeling.

Natuur, cultuur en landschap

De Wijkermeerpolder is onderdeel van het Noord-Hollandse landschap van de droogmakerijen. Het studiegebied heeft een belangrijke cultuurhistorische waarde, die -naast het verkavelingspatroon en de dijken- het gevolg is van de aanwezigheid van een gedeelte van de Stelling van Amsterdam. In het inpassingsgebied zijn enkele forten en linedijken van deze onlangs op de Unesco 'World Heritage' lijst geplaatste stelling aanwezig.

Het inpassingsgebied bezit potentieel belangrijke archeologische waarden; zowel in de Assendelver polders als bij de aanleg van de Wijkertunnel zijn archeologisch waardevolle vondsten gedaan; ook uit het gebied zelf zijn vondsten bekend.

De actuele natuurwaarden in het inpassingsgebied zijn gerelateerd aan de linedijk en de forten van de Stelling van Amsterdam. Het inpassingsgebied heeft potentiële natuurwaarden die onder andere samenhangen met de ligging van het gebied in de overgangszone tussen brak en zoet grondwater (brakke kwel vanuit Noordzeekanaal). Het gebied zou een belangrijke schakel kunnen vormen in de ecologische hoofdstructuur.

Landschappelijk is het gebied te karakteriseren als een open polderlandschap.

Gebruik

De Wijkermeerpolder heeft een agrarische bestemming, in hoofdzaak akkerbouw (op kleigronden). De nabijgelegen Assendelverpolders (ten oosten van de Assendelver Zeedijk) zijn in gebruik voor veeteelt (veengronden). Er bestaan op bedrijfsniveau relaties tussen deze gebieden: het akkerbouwgebied wordt deels gebruikt voor ruwvoerproductie ten behoeve van het veeteeltgebied. Voor de stedelijke bebouwing van de IJmond heeft het gebied een functie voor extensieve recreatie (fietsen, wandelen). Daarbij is de relatie met het ten zuiden van het Noordzeekanaal gelegen recreatiegebied Spaarnwoude, onder andere bereikbaarheid met een veer over het kanaal, van belang.

Infrastructuur

De zuidelijke begrenzing van het inpassingsgebied wordt gevormd door het Noordzeekanaal. De infrastructuur rond het inpassingsgebied bestaat uit de A9 en de Wijkertunnel ten westen van het gebied, een regionale verbindingsweg langs het Noordzeekanaal en lokale ontsluitingswegen. Ten westen van het inpassingsgebied bevindt zich de spoorlijn Haariem-Alkmaar. Door het inpassingsgebied loopt in noord-zuidrichting een nationale leidingenstrook. In oost-westrichting wordt het gebied doorsneden door een bovengrondse hoogspanningsleiding.

4.3 Ontwikkelingsmodellen

4.3.1 Vier modellen

Tijdens de verkenning voorafgaand aan het tot stand komen van deze startnotitie is een aantal modellen voor de mogelijke inrichting van het inpassingsgebied ontwikkeld. Het proces dat heeft geleid tot deze modellen en de ontwikkelingsmodellen zelf zijn beschreven in het Ontwikkelingsplan Wijkermeerpolder e.o. Deze modellen verschillen in de situering en afmeting van de (insteek)haven, de aard en indeling van het bedrijventerrein, situering en oppervlakte van ruimte voor

natuurontwikkeling en de wijze van inpassen in het inpassingsgebied. De verkenning heeft geleid tot vijf ontwikkelingsmodellen. Voor deze modellen zijn varianten opgesteld. De varianten hebben betrekking op de omvang van het gebied, waarbij de basisvariant invulling geeft aan het gedeelte van het inpassingsgebied ten zuiden van de Noorderweg, en de uitbreidingsvariant ook een doorkijk geeft naar invulling van het gebied benoorden de Noorderweg; daarnaast zijn er varianten ten aanzien van het karakter van de havenvoorzieningen (varianten met binnenvaarthaven). Door de initiatiefnemer is geconstateerd dat één van de vijf modellen onvoldoende recht doet aan de nevenschikte doelstellingen, met name als gevolg van de doorsnijding van de linedijk. Dit ontwikkelingsmodel 3, waarin een insteekhaven evenwijdig aan de autosnelweg de belangrijkste karakteristiek is, is daarom niet in deze startnotitie opgenomen. De vier overgebleven modellen zijn de bouwstenen voor de alternatieven en varianten zoals die in het IER zullen worden beschreven.

De ontwikkelingsmodellen zijn:

ontwikkelingsmodel 1 Haven tussen linedijk en Assendelver Zeedijk
variant 1a: zeehaven
variant 1b: binnenvaarthaven

ontwikkelingsmodel 2: Haven langs de Assendelver Zeedijk
variant 2a: zeehaven
variant 2b: binnenvaarthaven

ontwikkelingsmodel 4: Haven als inkassing langs het Noordzeekanaal
variant 4a: zeehaven
variant 4b: binnenvaarthaven

ontwikkelingsmodel 5: Droog terrein zonder haven

4.3.2 Beschrijving van de modellen

Ontwikkelingsmodel 1: Haven tussen linedijk en Assendelver Zeedijk

Zeehavenvariant (1a)

De zeehaven wordt als insteekhaven tussen de linedijk en de Assendelver Zeedijk gemaakt. Het ten behoeve van bedrijfsvestiging op te hogen terrein ligt aan de binnenzijde van de Stelling-ring; het lage terrein aan de buitenzijde, op de plek van de voormalige inundatiezone. Aan de lage buitenzijde wordt de linedijk gemarkeerd door de moeraszone op de leidingenstrook.

Tussen haventerrein en Assendelver Zeedijk ligt een moeraszone die zich onder invloed van brakke kwel uit de diep uitgegraven haven ontwikkelt. Bij de basisvariant van de haven stopt de moeraszone bij de Noorderweg. De "kop" van de Wijkermeerpolder heeft dan nog voldoende maat om als landbouwgebied te kunnen functioneren. Bij een eventuele verdere uitbreiding van de haven gaat de dan doorgetrokken moeraszone over in een bos/recreatiegebied (variant 1a+). De natte natuurlijke verbindingstrook kan in noordelijke richting een voortzetting langs de Kil krijgen.

De wegontsluiting van het terrein vindt plaats vanaf de aansluiting bij de Noorderweg op de A9. De railontsluiting kan het beste vanuit het noorden of vanaf de Beverwijkse kant worden geprojecteerd. Voorgesteld wordt het geplande natte bedrijventerrein bij het havengebied "de Pijp" naar de nieuwe zeehaven te verplaatsen. Daardoor kan het fort Velsen worden gespaard.

Binnenvaarthavenvariant (1b)

De binnenvaarthaven ligt op dezelfde plaats als de zeehaven, maar steekt veel minder ver de polder in. De brakke kwel in de moeraszone tussen haven en zeedijk zal minder zijn, omdat de diepte van de haven in dat geval veel minder groot is.

Ontwikkelingsmodel 2: Haven langs de Assendelver Zeedijk

Zeehavenvariant (2a)

Ook in dit model wordt de haven in de zone tussen Liniedijk en Zeedijk geprojecteerd, maar opgeschoven in oostelijke richting. De haven krijgt aan één kant een kade, en aan de andere kant een ondiepe brakwaterzone tegen de Assendelver Zeedijk aan. In die brakwaterzone, beschermd door golfbrekers maar in open verbinding met haven en kanaal, kan zich rietland en een paaigebied voor vis ontwikkelen. Om voldoende kadelengete te verkrijgen, wordt tevens een inkassing langs het Noordzeekanaal voorgesteld. Het fort Zuidwijkermeer markeert het begin van deze inkassing. De liniedijk ligt in het niet-opgehoogde droge bedrijventerrein en blijft als grondlichaam herkenbaar, geaccentueerd door de moerasstrook op het leidingentrace. Bij de basisvariant heeft het gebied ten noorden van de Noorderweg nog voldoende maat om landbouwkundig te functioneren. Als de haven eventueel verder wordt doorgetrokken krijgt de ondiepe waterzone langs de haven een voortzetting in de kop van de polder (variant 2a+).

In dit model is het logisch de weg- en railontsluiting vanuit het westen te projecteren. Ontsluiting vanuit het oosten of noorden zou immers de moeraszone doorsnijden. Ook in deze variant wordt voorgesteld het geplande natte bedrijventerrein bij de haven van Beverwijk naar de nieuwe zeehaven te verplaatsen. Het fort Velsen kan dan gespaard blijven. Een bijzonder aspect van dit model is de technische uitwerking van de Assendelver Zeedijk als scheiding tussen land en water.

Binnenvaarthavenvariant (2b)

De uitwerking als binnenvaarthavenvariant bestaat uit korte insteekhavens in west-oostrichting langs het kanaal parallel aan de Assendelver Zeedijk. Omdat de haven ondieper kan zijn kan de overgang naar de ondiepe brak-waterzone gemakkelijker vorm worden gegeven.

Ontwikkelingsmodel 4: De haven als inkassing langs het Noordzeekanaal

Zeehavenvariant (4a)

In dit model wordt de haven als een "inkassing" langs het Noordzeekanaal gemaakt. Het Fort Zuidwijkermeer kan als eiland in het kanaal behouden blijven. Omdat er rond Fort Velsen ook een nat bedrijventerrein wordt ontwikkeld zal dit fort, volgens de verleende sloopvergunning, vermoedelijk verdwijnen. De verschillende zones zijn nu niet van west naar oost gerangschikt, maar van zuid naar noord. Tussen het haventerrein en de zeedijk wordt een schegvormige uitloper van het kanaal gemaakt, met een ondiepe waterzone, in combinatie met de vereiste zwaairom voor de scheepvaart. Langs het droge bedrijventerrein wordt deze insteek als (zoete) moeraszone langs de Assendelver Zeedijk voortgezet. De Liniedijk blijft in het droge bedrijventerrein als verhoging herkenbaar, begeleid door de moerasstrook op het leidingentrace. In het haventerrein verdwijnt de linie in de ophoging. In dit model kan het haventerrein vanaf de oostzijde, door middel van de nieuwe weg en rail vanuit Zaandam, ontsloten worden. Ontsluiting vanuit het noorden is ook mogelijk.

Binnenvaartvariant (4b)

De uitwerking als binnenvaartvariant leidt tot korte insteekhavens loodrecht op het Noordzeekanaal. De opbouw van de achterliggende terreinen blijft vergelijkbaar met de zeehavenvariant, alleen is het havengerelateerde terrein niet nodig.

Ontwikkelingsmodel 5: Droog terrein zonder haven

In dit model wordt een geheel droog bedrijventerrein ontwikkeld, zonder zee- of binnenvaarthaven. De opbouw van het terrein is modulair. Om het droge bedrijventerrein meer mogelijkheden voor recreatief medegebruik te geven is "bijmengen" met lanen, waterlopen en tijdelijk bos wenselijk. Langs de liniedijk en de Assendelver Zeedijk worden moerasstroken aangelegd. Ontsluiting per rail is niet aan de orde. Onsluiting via de weg kan zowel vanuit het oosten (N246), als via de aansluiting van de Noorderweg op de A9.

5 Beoordelingskader en te onderzoeken effecten

5.1 Beoordelingskader en criteria

De meervoudige doelstelling van de voorgenomen activiteit kan worden vertaald in een beoordelingskader, dat kan worden gebruikt om de effecten van de voorgenomen activiteit te beschrijven en vergelijken. De criteria die gezamenlijk het beoordelingskader vormen geven tevens aan welke effecten ten gevolge van de voorgenomen activiteit kunnen optreden. Het beoordelingskader wordt in het IER afgeleid van beleidsdoelstellingen op nationaal, provinciaal en lokaal niveau; tevens worden de verschillende elementen van de nevenschikte doelstelling vertaald in criteria, die onderdeel zullen uitmaken van het beoordelingskader.

Tijdens de verkenning voorafgaand aan deze startnotitie (beschreven in het ter informatie bij deze startnotitie gevoegde ontwikkelingsplan Wijkmeerpolder e.o.) is een beoordelingskader opgezet ten behoeve van het ontwikkelen van de modellen voor de inrichting van de Wijkmeerpolder. Dit beoordelingskader is hiërarchisch opgezet: er zijn hoofdcriteria onderscheiden met daarbinnen meerdere criteria. In het IER zal opnieuw een set criteria worden opgesteld, waarbij het voor de hand ligt dat wordt voortgebouwd op de criteria uit de verkenningsfase.

5.2 Mogelijke effecten

De inrichting van de Wijkmeerpolder op basis van de nevenschikte doelstelling zal gevolgen hebben voor natuur, milieu en landschap. Ook treden economische, sociale en ruimtelijke effecten op. De effecten kunnen daarbij worden onderverdeeld in:

- blijvende en onomkeerbare effecten (zoals verlies van groeiplaatsen voor planten, verlies van cultuurhistorische waarden)
- tijdelijke en/of omkeerbare c.q. te mitigeren maatregelen. Tijdelijke effecten kunnen bijvoorbeeld optreden tijdens de aanlegfase.

De effecten kunnen worden gemeten en beoordeeld aan de hand van criteria.

In hoofdlijnen kunnen de volgende effecten worden verwacht:

- natuur
verlies natuurwaarden, wijzigingen in de omvang, diversiteit en kwaliteit van natuur, verstoring, versnippering
- cultuurhistorie en archeologie
verlies cultuurhistorische waarden, aantasting cultuurhistorische waarden (herkenbaarheid, belevingswaarde), verlies archeologische waarden, wijzigingen van landschappelijke waarden
- woon-, leef- en werkklimaat
hinder en overlast door geluid, luchtverontreiniging, veiligheid, verlies sociale relaties, effecten op belevingswaarde o.a. van recreatiegebieden
- bodem, grond- en oppervlaktewater
verandering van grondwaterstanden, de stroming van grondwater en de samenstelling van grond- en oppervlaktewater
- economie
effecten op werkgelegenheid (direct en indirect), economische ontwikkeling, directe kosten en baten, flexibiliteit, terugverdientijd.

- verkeer en vervoer
veranderingen in de bereikbaarheid en de verkeersveiligheid, toename van risico door transport
- landbouw
verlies landbouwgrond, effecten op bedrijfsvoering resterende bedrijven (o.a. door bereikbaarheid, kavelgrootte, afgeleide effecten door wijzigingen abiotisch systeem)

Inmiddels is in opdracht van de provincie Noord-Holland een inventariserend onderzoek naar de archeologische waarde van het gebied gestart.

5.3 Afwegingskader

In het IER wordt een afwegingskader uitgewerkt dat inzicht geeft in de scores van de (op de ontwikkelingsmodellen gebaseerde) alternatieven en varianten op de onderscheiden criteria. De afweging heeft tot doel om een gewogen set van doelstellingen aan te reiken voor de uitwerking van een inrichtingsplan.

DEEL C: FEITELIJKE INFORMATIE

C1 Procedure

Procedurestappen

Het verdere verloop van de procedure bestaat uit de volgende activiteiten en procedurestappen:

stap	door wie	planning
1 opstellen startnotitie voor Integrale Effect Rapportage	initiatiefnemer (GS)	maart-april 1997
2 publicatie en inspraak op startnotitie	provincie Noord-Holland	mei-juni 1997
3 opstellen advies voor richtlijnen	Commissie m.e.r.	juni-augustus 1997
4 vaststellen richtlijnen	provincie Noord-Holland	oktober 1997
5 opstellen IER en ontwerp-streekplan	GS	augustus-november 1997
6 publicatie en inspraak van IER en ontwerp-streekplan	provincie Noord-Holland	mei 1998
7 toetsing IER	Commissie m.e.r.	mei 1998
8 besluitvorming over streekplan	provincie Noord-Holland	december 1998
9 vervoltraject	provincie Noord-Holland en gemeenten	

In het bijgevoegde schema zijn de twee procedures (m.e.r. en streekplan) in onderlinge samenhang weergegeven.

Toelichting op stappen⁵

stap 1: opstellen startnotitie

Het resultaat van stap 1 wordt gevormd door deze startnotitie.

stap 2: publicatie en inspraak

De initiatiefnemer dient de startnotitie in bij het bevoegd gezag, de provincie Noord-Holland. De provincie legt de startnotitie ter visie en maakt dit bekend, onder andere via dagbladen. Gedurende zes weken (dat wil zeggen langer dan de wettelijk voorgeschreven minimumperiode van vier weken) kan een ieder aan het bevoegd gezag meedelen welke aspecten in het IER zouden moeten worden onderzocht. Het bevoegd gezag vraagt de wettelijke adviseurs om advies over de

⁵ deze tekst is gebaseerd op de m.e.r.-procedure; in dit geval worden de overige effecten op gelijkwaardige manier behandeld

onderwerpen die in het IER aan de orde moeten komen.

stap 3: advies voor richtlijnen

De onafhankelijke Commissie voor de milieu-effectrapportage stelt op grond van de startnotitie en de ontvangen reacties van publiek en adviseurs een Advies voor richtlijnen op. Dit moet volgens de normale termijn uiterlijk 9 weken na de start van stap 2 gereed zijn; in dit geval wordt hiervoor 2 weken langer tijd genomen.

stap 4: richtlijnen

Het bevoegd gezag stelt, uitgaande van het advies voor richtlijnen, de richtlijnen op. In de richtlijnen is beschreven welke aspecten in het IER moeten worden onderzocht en beschreven; de richtlijnen vormen dus de leidraad bij het opstellen van het IER en later in de procedure het kader waaraan het IER wordt getoetst.

stap 5: opstellen IER en ontwerp-streekplan

Na het vaststellen van de richtlijnen wordt door de initiatiefnemer het IER opgesteld. Mede op basis van de informatie in het IER stelt de provincie een ontwerp-streekplan op. De provincie voert in dat kader overleg met de betrokken gemeenten en andere betrokken partijen.

stap 6: publicatie en inspraak IER en ontwerp-streekplan

De initiatiefnemer biedt het IER aan aan het bevoegd gezag, dat daarop beoordeeld of het IER voldoende informatie bevat voor de besluitvorming. Indien het IER in orde wordt bevonden, wordt het IER aanvaardbaar verklaard. Vervolgens worden IER en ontwerp-streekplan gezamenlijk ter visie gelegd. Een ieder kan daarop opmerkingen over het IER en zienswijzen over het ontwerp-streekplan indienen bij het bevoegd gezag. De periode van inspraak bedraagt acht weken. In deze periode wordt door het bevoegd gezag ook een inspraakbijeenkomst georganiseerd, waar een ieder ook mondeling opmerkingen kan maken over het IER en het ontwerp-streekplan.

stap 7: toetsing van het IER

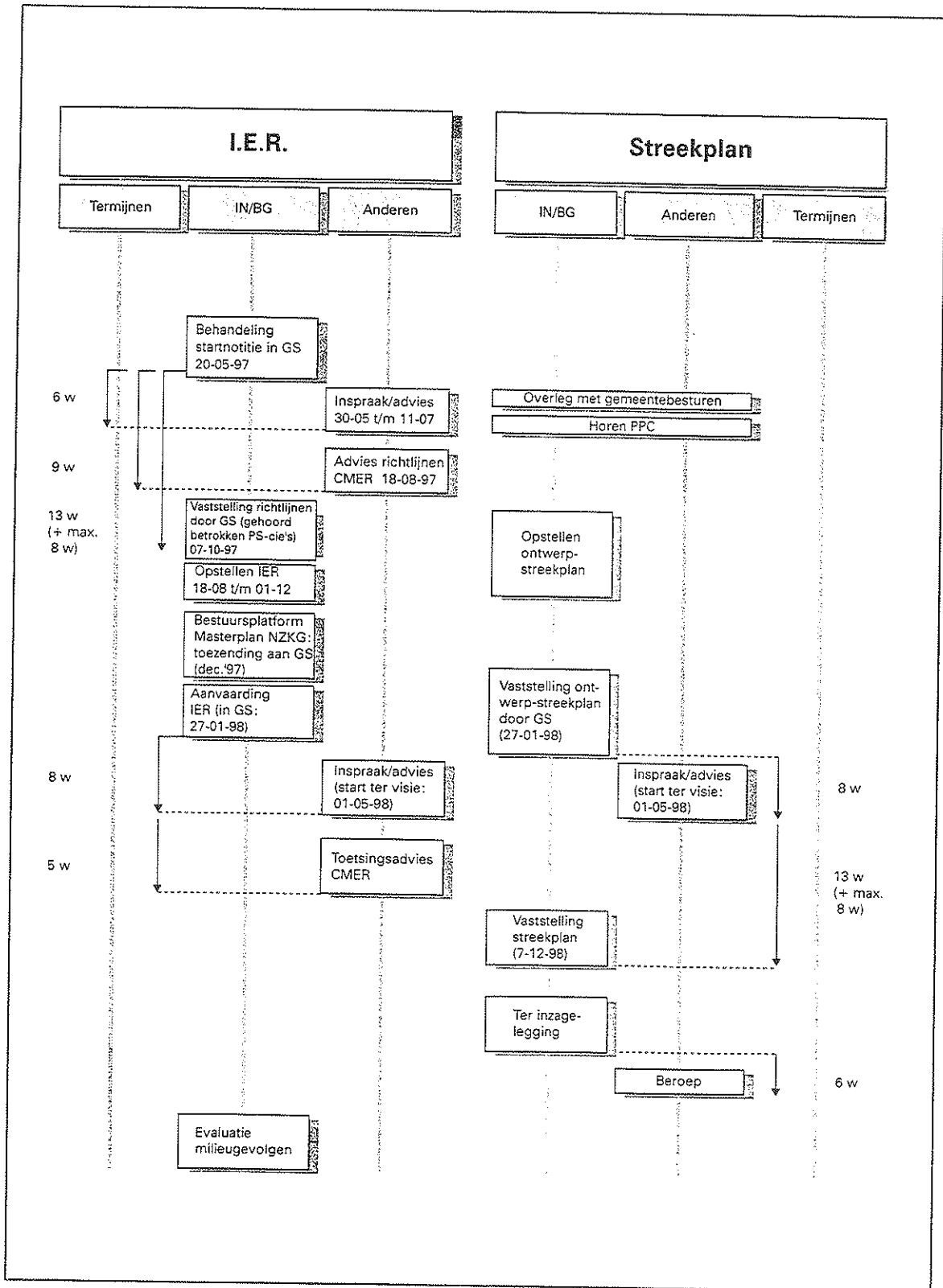
De onafhankelijke Commissie m.e.r. toetst het IER aan de richtlijnen en brengt over het resultaat van de toetsing advies uit aan het bevoegd gezag. De commissie betreft bij deze toetsing ook de inspraakreacties. Het toetsingsadvies is gereed uiterlijk 5 weken na het einde van de inspraaktermijn van stap 6.

stap 8: besluitvorming over streekplan

Na ontvangst van het toetsingsadvies, het houden van hoorzittingen en het behandelen van de inspraakreacties kunnen Provinciale Staten van Noord-Holland overgaan tot het vaststellen van het streekplan.

stap 9: vervolgtraject

Na vaststelling van het streekplan door Provinciale Staten kan de verdere voorbereiding van de voorgenomen activiteit worden voortgezet. Tot de verdere voorbereiding hoort het verder uitwerken van de plannen. Op gemeentelijk niveau moeten de bestemmingsplannen worden aangepast aan de in het streekplan gewijzigde bestemming.



Figuur 4 Procedures IER en Streekplan

C2 Uw inspraakreactie

Op deze startnotitie is inspraak mogelijk. De inspraakreacties zullen worden betrokken bij het opstellen van de richtlijnen voor het IER (zie C1).

De startnotitie ligt gedurende 6 weken (van 30 mei tot en met 11 juli 1997) ter inzage in het Provinciekantoor te Haarlem en de gemeentehuizen van Beverwijk en Zaanstad. In deze periode kunnen reacties worden ingediend bij:

Provincie Noord-Holland
inspraakpunt bedrijventerrein Wijkermeerpolder
de heer mr. C.J. Vogel
Postbus 123
2000 MD HAARLEM

Reacties dienen uiterlijk 11 juli 1997 te zijn verzonden aan de provincie Noord-Holland.

Gedurende de periode van inspraak wordt door de initiatiefnemer een informatiebijeenkomst georganiseerd.

De inspraak beperkt zich tot deze startnotitie. Het ontwikkelingsplan Wijkermeerpolder e.o. is slechts ter informatie bijgevoegd.

C3 Overzicht besluiten waarvoor verplichting tot m.e.r. bestaat [ref]

Overzicht mogelijk m.e.r.-plichtige activiteiten en besluiten Wijkemeerpolder. Nummers conform Onderdeel B, bijlage bij Besluit m.e.r. 1994

nr.	activiteit	wanneer	welk besluit	situatie Wijkemeerpolder
1.3	aanleg van weg bestaande uit 4 of meer rijstroken anders dan bedoeld onder activiteit 1.1 en 1.2.	lengte > 5km buiten bebouwde kom	ruimtelijk plan dat als eerste in de mogelijkheid voorziet of vaststellen tracé	afhankelijk van planvorming of dit noodzakelijk is
4	aanleg haven	schepen > 1350 ton	ruimtelijk plan dat als eerste in de mogelijkheid voorziet	van toepassing bij insteeken langshaven, alleen van toepassing bij de ontwikkelingsmodellen waarbij haven is voorzien
8.1 8.2 8.3	aanleg hoofdtransportleidingen	diverse bepalingen	ruimtelijk plan dat als eerste in de mogelijkheid voorziet (of tracé-vaststelling)	afhankelijk planvorming (noodzaak tot verplaatsen van leidingen, bijv. ten gevolge van insteekhaven)
20.1	aanleg van bedrijfsterein	> 100 ha	ruimtelijk plan dat als eerste in de mogelijkheid voorziet	'primaar' besluit waarvoor hier een m.e.r.-procedure noodzakelijk is

C4 Referenties

Andriessen, 1995: Samen werken aan ruimte voor economische groei. Eindrapportage van het Adviescollege Andriessen inzake versterking van het Noordzeekanaalgebied.

Buck, 1996: Buck Consultants International. Ruimtebehoefteraming bedrijventerreinen Amsterdam en regio. Definitieve resultaten vertrouwelijk. Buck Consultants International, Nijmegen.

Besluit m.e.r. Besluit van 4 juli 1994, no. 540, houdende uitvoering van het hoofdstuk Milieu-effectrapportage van de Wet milieubeheer

Masterplan, 1995: Projectgroep Uitwerking Masterplan. 1995. Plan van Aanpak Masterplan Noordzeekanaalgebied. Een gemeenschappelijke Visie op de Regio.

McKinsey, 1992: Versterking economische structuur Noordzeekanaalgebied. Een visie voor het benutten van kracht en kansen van de regio

NEI, 1995: Nederlands Economisch Instituut: Kwaliteit Zeetoegangsweg Noordzeekanaalgebied. Regionale en transport-economische analyse. Eindrapport. Onderdeel van uitwerkingsproject 9 ten behoeve van de Stuurgroep Samenwerking havens Noordzeekanaalgebied. NEI, Rotterdam.

Policy Research Corporation N.V. 1997: Kwaliteit Zeetoegangsweg Noordzeekanaalgebied Maatschappelijke kosten-batenanalyse. Eindrapport.

PKB Schiphol en omgeving, 1996.

Provincie Noord-Holland, 1993: Beleidsnota natuur en landschap. Deelnota ecologische structuren en natuur- en landschapsbouw. Beleidsvisie ontwikkeling provinciale ecologische hoofdstructuur (PEHS)

Regeling startnotitie milieu-effectrapportage (Staatscourant 29 november 1993).

WRR, 1994: Wetenschappelijke Raad voor het Regeringsbeleid: Besluiten over grote projecten.

C5 Gegevens inpassings- en studiegebied

De Wijkermeerpolder ligt in twee gemeenten: Beverwijk en Zaanstad. De gemeentegrens deelt de polder van zuid naar noord vrijwel in tweeën. Deze gemeentelijke indeling betekent dat er twee bestemmingsplannen op het gebied van toepassing zijn. Aangrenzende gemeenten zijn Velsen, Heemskerk en Haarlemmerliede.

De Provincie Noord-Holland speelt als provinciale overheid uiteraard een belangrijke rol voor het gebied.

Het oppervlaktewaterkwantiteitsbeheer is de verantwoordelijkheid van het waterschap Het Lange Rond. Het oppervlaktewaterkwaliteitsbeheer is in handen van het Hoogheemraadschap van Uitwaterende Sluizen in Hollands Noorderkwartier. Dit Hoogheemraadschap is ook verantwoordelijk voor het beheer van de waterkeringen in het gebied, zoals de Assendelver Zeedijk. De Provincie Noord-Holland is verantwoordelijk voor het grondwaterbeheer.

Rijkswaterstaat, als beheerder van het Noordzeekanaal, is voor het beheer en de inrichting van de zuidrand van het gebied een belangrijke partij. Zij is verantwoordelijk voor het waterbeheer (kwantiteit en kwaliteit) van het Noordzeekanaal en tevens voor de waterkering langs het Noordzeekanaal.

In het Gewest IJmond zijn de gemeenten Castricum, Heemskerk, Uitgeest, Beverwijk en Velsen verenigd om het beleid ten aanzien van het IJmondgebied te coördineren. Dit overlegorgaan richt zich met name op het beleid ten aanzien van intergemeentelijke samenwerking, hetgeen ondermeer gestalte heeft gekregen in de vorm van een structuurvisie voor het gewest.

In de Stuurgroep Samenwerking Havens Noordzeekanaalgebied hebben, naast vertegenwoordigers van de samenwerkende Kamers van Koophandel en van de Ministeries van VROM, EZ en V&W, bestuurlijke vertegenwoordigers zitting van de Provincie Noord-Holland, de gemeenten Amsterdam, Beverwijk, Zaanstad, Haarlemmerliede & Spaarnwoude, Velsen, het gewest Zuid-Kennemerland, het gewest IJmond, en het ROA. In de Stuurgroep werken betrokkenen samen op vier deelreinen van havenbeheer. Het Masterplan Noordzeekanaalgebied is in opdracht van deze Stuurgroep opgesteld en de uitvoering van dat Masterplan is in handen gelegd van de Projectgroep Uitwerking Masterplan Noordzeekanaalgebied.

Plannen voor (zee)havens worden door het Openbaar Lichaam Centraal Nautisch Beheer NZKG getoetst op nautische aspecten (scheepvaartveiligheid).

Overzicht van voor het inpassingsgebied relevante plannen en nota's

jaar vaststellen	titel	instantie
1985	Bestemmingsplan Beverwijk Oost 1985 en herzieningen daarvan	Beverwijk
1987	Streekplan voor het Amsterdam-Noordzeekanaalgebied	Noord-Holland
1990	Structuurvisie Noord-Holland 2015	Noord-Holland
1991	De Groene IJmond	Samenwerkingsverband Midden-Kennemerland
1993	Zaanstad 2005 Structuurschets	Zaanstad
1994	De Groene Oostrand	Gewest IJmond
1995	Structuurvisie IJmond	Gewest IJmond
1995	Plan van Aanpak Masterplan Noordzeekanaalgebied	SSH-NZK
1996	Groene Westrand	Zaanstad
1996	(concept) ontwerp- Bestemmingsplan Poldergebied Assendelft	Zaanstad
1996	Investering 1e fase herstructurering Haven- en industriegebied "De Pijp"	Beverwijk
1996	Het Noordzeekanaal. Basis voor brakke natuur	Rijkswaterstaat

C6 Begrippen en afkortingen

- alternatief
een mogelijke manier van effectueren van de voorgenomen activiteit in het inpassingsgebied, veelal een samenhangend pakket van ingrepen en maatregelen
- bevoegd gezag
de overheidsinstantie die het besluit moet nemen waarvoor milieu-effectrapportage wordt uitgevoerd. hier: de provincie Noord-Holland
- bulkgoederen
goederen die zonder verpakking ('los gestort') worden getransporteerd
- compenserende maatregelen
maatregelen om verlies van (natuur)waarden op een andere plaats te compenseren door nieuwe (natuur)waarden elders tot ontwikkeling te brengen
- GS gedeputeerde staten, het 'dagelijks bestuur' van de provincie
- havengerelateerde bedrijvigheid
bedrijvigheid waarvoor de nabijheid van kadefaciliteiten voor zeeschepen noodzakelijk is, zonder de noodzaak voor eigen kadefaciliteiten (afstand tot kade maximaal enkele honderden meters)
- IER integraal effect rapport: een rapport waarin zowel milieueffecten (MER) als andere relevante effecten worden beschreven
- initiatiefnemer
persoon, bedrijf of instantie die voornemens is een bepaalde activiteit te gaan uitvoeren of plannen te realiseren.
- inkassing plaatselijke verbreding van kanaal door 'terugwijken' van de oever (ten behoeve van ruimte voor kade en aanleggen schepen)
- kadegebonden bedrijvigheid
bedrijvigheid die direct afhankelijk is van situering aan kades die bereikbaar zijn voor zeeschepen (ook wel: eerste-linie bedrijvigheid)
- MER milieu-effectrapport
- m.e.r. milieu-effectrapportage
- mitigerende maatregelen
maatregelen die effecten verminderen of beperken (ook wel: effectbeperkende maatregelen).
voorbeeld: geluidschermen langs wegen
- MMA meest-milieuvriendelijk alternatief
- NZKG Noordzeekanaal-gebied
- PKB Planologische kernbeslissing: een beslissing op hoofdlijnen aangaande het ruimtelijk beleid. een pkb wordt genomen door het kabinet op grond van de Wet op de ruimtelijke ordening; een pkb heeft in materiële zin de status van wet

PS provinciale staten, het door middel van verkiezingen verkozen hoogste gezag binnen de provincie

toegevoegde waarde

economische waarde waarmee een grondstof of (half)product wordt vermeerderd door bewerking of behandeling

variant

binnen een alternatief, andere oplossing voor een deel van de voorgenomen activiteit