Verslag participatiebijeenkomst 12 februari 2025

Aan	Belanghebbenden havengebied
Van	Kernteam Gebiedsgericht Omgevingsprogramma Haven, omgevingsprogrammahaven@amsterdam.nl
Datum	mei 2025

Inleiding

Dit document is een verslag op basis van de participatiebijeenkomst Omgevingsprogramma Haven op 12 februari 2025, in Aristo meeting centre in Amsterdam. Het Omgevingsprogramma komt tot stand in een samenwerking tussen het Havenbedrijf en de gemeente Amsterdam. Deze bijeenkomst is een vervolg op de informatiebijeenkomst van 25 september 2024 waar de achtergrond, definities, aanpak en de inhoudelijke thema's van het Omgevingsprogramma zijn gepresenteerd. Tijdens deze bijeenkomst werd de opbouw van het programma bekend gemaakt en zijn de zeven inhoudelijke thema's verder toegelicht.

Tijdens de participatiebijeenkomst van 12 februari is besproken waar we staan met het Omgevingsprogramma en is in meerdere gespreksrondes per thema dieper ingegaan op de inhoud en tussenresultaten van de zeven themawerkgroepen. Een gemengde groep van ongeveer 60 vertegenwoordigers van havenbedrijven, overheden en bewonersorganisaties bezochten de bijeenkomst. In dit verslag leest u terug wat er per werkgroep is besproken.

Wat is een Omgevingsprogramma?

Het Omgevingsprogramma is een instrument uit de Omgevingswet die sinds 1 januari 2024 van kracht is. Kort gezegd is een Omgevingsprogramma de brug tussen beleid en uitvoering op gebiedsniveau. Dit Omgevingsprogramma is een kader voor de ruimtelijke ordening van het Havengebied voor de periode tot 2040. In het Omgevingsprogramma wordt bestaand beleid (waaronder de Omgevingsvisie Amsterdam 2050, Gemeentelijke Visie Haven en Ontwikkelperspectief NZKG) in ruimtelijk opzicht concreter gemaakt en uitgewerkt op gebiedsniveau. Bij tegenstrijdig beleid wordt er geprioriteerd of een keuzes gemaakt en verouderd beleid wordt geactualiseerd of geschrapt. In het Omgevingsprogramma staat uiteindelijk wat we waar in het gebied doen en welke impact dat heeft op de (leef)omgeving.

Het havengebied is geen geïsoleerd gebied. Het grenst direct aan verschillende stedelijke en landelijke gebieden. Al die relaties zijn in kaart gebracht en worden meegenomen in de totstandkoming van het Omgevingsprogramma.

Themawerkgroepen

Het Omgevingsprogramma Haven is opgebouwd met verschillende thema´s. Werkgroepen werken aan deze thema´s. In de participatiebijeenkomst van september 2024 is een korte toelichting op de thema´s van de werkgroepen gegeven. De bijeenkomst van februari 2025 was opgebouwd rondom de themawerkgroepen. In drie gespreksrondes konden aanwezigen in gesprek geven over de onderwerpen van hun keuze. Hieronder wordt per werkgroep verslag gedaan van wat er is besproken tijdens de gespreksrondes. De volgende thema's komen aan bod:

- Haven en industrie
- Mobiliteit en bereikbaarheid
- Milieu
- Vitale systemen en nutsvoorzieningen
- Groen en ecologie
- Sociaal maatschappelijke voorzieningen
- Water en bodem

Haven en industrie

De industrie in de haven is onderhevig aan mondiale marktontwikkelingen. Het havengebied moet ook invulling geven aan tal van ambities. Hiervoor moet de havenindustrie voor de overslag van goederen voldoende ruimte houden, en zoeken we tegelijkertijd naar ruimte voor duurzame ontwikkelingen en transities. De beschikbare ruimte in het havengebied is beperkt en er zijn aanzienlijke uitdagingen om de groeiplannen van verschillende sectoren te realiseren.

Er is onder andere gesproken over het intensiveren van het gebruik van kades, met ideeën om de ruimte beter te benutten. De ruimte kan ook beter en intensiever benut worden in gebieden als het vervoerscentrum. Voor nagenoeg het hele havengebied willen we een aanscherping van de voorwaarde op het gebied van havengebondenheid. Deze maatregelen zouden moeten helpen om de ruimte efficiënter in te richten en de scheepvaart en overslag op peil te behouden.

Ook besproken werd de groei van de offshore sector en het belang van voldoende ruimte voor deze sector in de toekomst. Ook is gesproken over het belang van zeeladingstromen in verband met het belang daarvan voor de instandhouding van nautische diensten zoals loodsen en sleepdiensten.

Andere onderwerpen, gedachten en vragen die aan bod zijn gekomen in het gesprek zijn:

- Een bredere benadering van havengebondenheid is geopperd, waarbij niet alleen het type zeelading, maar ook de toegevoegde waarde van bedrijven wordt meegewogen. Aangegeven is dat de focus op overslag verbreed wordt met toegevoegde waarde.
- De beschikbare ruimte in het havengebied is gelimiteerd. Dat betekent dat er uitdagingen zijn om de groeiplannen van verschillende sectoren te realiseren.
- De milieucontouren binnen het Omgevingsprogramma. Met het omgevingsprogramma zullen de milieu-categorieën niet wijzigen ten opzichte van de huidige situatie. Dat kan alleen met een Omgevingsplan (een ander instrument uit de omgevingswet). De inzet is dat het havengebied buiten de ring bestemd blijft voor havenindustriegebied inclusief hoge milieu-categorieën, in afstemming met de gebiedsontwikkeling ten oosten van de A10.
- Er werd gevraagd naar de effecten van nieuwe gevarenzones. Als antwoord is uitgelegd dat nieuw beleid voor omgevingsveiligheid wordt opgesteld. Dat project loopt en de uitkomsten worden meegenomen in het Omgevingsprogramma.
- De suggestie is gedaan om industrieel gebruik op te nemen als bestemming van de terreinen die voor duurzame energie zijn gereserveerd. Dus; de beschikbare kade-terreinen aan de Afrikahaven niet enkel voor duurzame energie reserveren, maar ook voor offshore en industrie. Er werd afgesproken om de opmerkingen van bedrijven over de ruimtebehoeften mee te nemen in de verdere overwegingen, en er is ruimte voor het aanpassen van de kaarten en plannen om de groei en behoeften van de betrokkenen beter te kunnen accommoderen.

Mobiliteit en bereikbaarheid

Het gesprek over het thema mobiliteit en bereikbaarheid is gevoerd aan de hand van kaarten van de huidige infrastructuur (weg, spoor, fiets). De uitdagingen en kansen op het gebied van mobiliteit en bereikbaarheid zijn in een open en verkennend gesprek besproken. Onderwerpen die naar voren kwamen:

- De ‘modal shift’ van auto naar trein of water, om congestie op het wegennet buiten het havengebied te voorkomen;
- De verschuiving van de modal shift van woon-werkverkeer naar fiets of het openbaar vervoer.

Uitdagingen die hierbij door aanwezigen werden benoemd (niet alleen op te lossen in het Omgevingsprogramma dat zich richt op de ruimtelijke ordening in het havengebied):

- Onvoldoende beschikbare capaciteit op het spoor;
- De aansluiting van het havenspoor op het hoofdspoornet is onvoldoende.
- Internationaal treinvervoer is uitdagend omdat de spoornetten tussen landen niet goed op elkaar aansluiten.

Vervoer van werknemers:

- Het openbaarvervoer netwerk is op dit moment onvoldoende toereikend voor werknemers in de haven. Bushaltes zitten te ver verspreid over het haventerrein. Door de dienstregeling die later begint en vroeger ophoudt dan veel van de shifts bij de bedrijven, is openbaar vervoer voor veel mensen geen optie.
- In het verleden is hiervoor door bedrijven in het havengebied gezamenlijk vervoer ingezet. Deze optie wordt kort aangestipt door aanwezigen.
- Op dit moment is het niet voor alle bedrijven mogelijk om werknemers aan te nemen zonder eigen vervoer.
- De suggestie van een mobiliteitshub vlakbij een treinstation, waar mensen hun auto parkeren of met de trein naartoe komen en een fiets kunnen pakken werd besproken.
- Als wens in relatie tot verkeersveiligheid is gesproken over de beveiliging van de spoorwegovergangen. Er is nu een aantal onbewaakte en onoverzichtelijke overgangen.

Zero emissiezone:

- Het stimuleren van meer duurzaam vervoer wordt belemmerd door het tekort aan laadpunten.
- Aanwezigen geven mee dat voordat duurzaam vervoer wordt gestimuleerd of zelfs een zero emissiezone wordt ingevoerd, er genoeg oplaadpunten moeten zijn voor elektrisch vervoer.

Veiligheid en overlast:

- Een punt van zorg onder de aanwezigen zijn illegale straatraces die in de avond worden gehouden in het havengebied. De vraag komt op of delen van de weg, zoals de Ruigoordweg, Hornweg, en Siciliëweg, ’s nachts kunnen worden afgesloten om de veiligheid te waarborgen.
- Een ander punt van zorg is afval van drugsgebruik, wat gevolgen heeft voor het gevoel van veiligheid voor werknemers.

Milieu

Bij de sessie van de werkgroep milieu lag een kaart op tafel van het gebied met daarop de bestaande milieuregels. Het gesprek ging voornamelijk over de relatie tussen de stad en het havengebied en dan met name de ontwikkelingen rondom Haven-Stad. Er werd gefocust op de transformatie van het gebied rondom de Coen- en Vlothaven en de effecten van de komst van woningen voor de milieuruimte van bedrijven. De mogelijke gevolgen van de ontwikkeling van Haven-Stad na 2040, wanneer de erfpachtcontracten voor verschillende bedrijven in het gebied aflopen, kwam ter sprake. De aanwezigen uitten hun zorgen over de mogelijke verhuizing van hun bedrijf na die tijd, omdat er woningen dichter bij de (zware) industrie komen.

Een voorstel werd gedaan om de convenantafspraken tussen Port of Amsterdam en Zaandam over het Hembrugterrein als voorbeeld te gebruiken voor de ontwikkeling van Haven-Stad. Deze afspraken zouden kunnen helpen bij de overgang van industriële naar andere vormen van gebruik. Een van de aanwezigen geeft aan dat er

mogelijk geleerd kan worden van de afstemming tussen de ontwikkelingen in Zaandam (Hembrugterrein) en het havengebied.

Vertegenwoordigers van bewoners brachten geluidsoverlast ter sprake, vooral in de omgeving van de Alfadriehoek en de Sloterdijken, en vroegen om maatregelen om de overlast te verminderen. De overlast die wordt ervaren gaat over evenementen buiten het gebied van het omgevingsprogramma. Participatie over het evenementenbeleid volgt een eigen traject waarover meer te lezen is op deze website: https://www.amsterdam.nl/toerisme-vrije-tijd/evenementen/nieuw-evenementenbeleid/.

Enkele aanwezigen spraken hun zorgen uit over de veiligheidsrisico's die gepaard gaan met de waterstofproductie en opslag in het gebied. De noodzaak om bij de ontwikkelingen op het gebied van waterstof zorgvuldig rekening te houden met de veiligheidsrisico's wordt erkend en is onderdeel van een lopend proces met betrekking tot omgevingsveiligheid.

Bewoners van Westzaan en Zaanstad gaven aan regelmatig hinder te ondervinden van lichtstraling van schepen. Vanuit hen kwam de vraag of er kritisch gekeken kan worden naar de positionering van lampen en lichtstraling vanuit het havengebied.

Vitale systemen en nutsvoorzieningen

De haven heeft een belangrijke taak in het realiseren van de energietransitie. Tijdens deze sessie werd gedeeld wat er nodig is aan uitbreiding van het elektriciteitsnet en andere nutsvoorzieningen. Zeker is dat er veel druk op de ondergrond is en dat er vanwege de energietransitie veel extra elektra aangelegd gaat worden en dat er onder de aanwezigen veel belang wordt gehecht aan dit thema

Het wordt duidelijk dat er onder de aanwezigen veel vragen en onzekerheden leven hierover. Er leven veel vragen en onzekerheden over de geplande infrastructuur uitbreidingen voor elektriciteit, waarop is aangegeven dat de werkgroep deze onzekerheden meeneemt in de plannen.

Enkele losse vragen uit de sessie over dit thema:

- De vraag van één van de aanwezigen was of de risicozones van waterstofleidingen in kaart worden gebracht. Ook in verband met een mogelijk conflict met de aanlanding van windenergie en de elektriciteitsstations in het gebied. Hierop is aangegeven dat deze projecten geen onderdeel uitmaken van het Omgevingsprogramma. Het Omgevingsprogramma kent een ander abstractieniveau. Wel werd aangegeven dat bij dit soort projecten de veiligheidsaspecten vanzelfsprekend onderdeel zijn van het vergunningenproces.
- Er werd gevraagd of er in de plannen voldoende rekening wordt gehouden met de toekomstige vraag naar elektriciteit. Vanuit de werkgroep werd aangegeven dat voldoende ruimte voor nutsvoorzieningen in de ondergrond en in de bovengrond onderdeel uitmaken van het Omgevingsprogramma.

- Gevraagd werd of Liander meegenomen kan worden op de kaart om knelpunten in de infrastructuur te identificeren. De reactie hierop was dat het Omgevingsprogramma niet gaat over specifieke vraagstukken maar over een hoger abstractieniveau. Op dat abstractieniveau is de opgave van Liander wel meegenomen (geschat aantal km Midden Spanning-kabels in een gebied, aantal Midden Spanning-stations, etc.)
- Er werd aandacht gevraagd voor de nodige ruimte voor drinkwaterleidingen en het industriewaternetwerk. Waternet wil dit verder uitbreiden. Er zou een overeenkomst kunnen zijn met het tracé van de waterstofleiding. Er zijn daarom contactgegevens met Waternet uitgewisseld om de synergie tussen de drinkwateropgave en waterstof te zoeken. Dit zal projectmatig verder worden uitgezocht en zal geen onderdeel zijn van het Omgevingsprogramma.
- Er werd een vraag gesteld om de mogelijkheid te onderzoeken om oude leidingen opnieuw te gebruiken. Dit zou de impact van nieuwe infrastructuur kunnen verminderen.
- Een van de aanwezigen benoemde erfpacht als reden dat de plaatsing van windturbines financieel onaantrekkelijker wordt.

Groen en Ecologie

Bij de sessie van de werkgroep groen en ecologie kwam de vergroening en de vergroting van de biodiversiteit van het havengebied ter sprake. De nadruk ligt op een gestructureerde en flexibele aanpak, met oog voor maatwerk en de specifieke situatie per kavel.

Een van de aanwezigen deed een voorstel om te werken met Key Performance Indicators (KPI's), bijvoorbeeld door een minimale oppervlakte groen per kavel vast te stellen. Dit zou bedrijven duidelijk maken wat er verwacht wordt en hen stimuleren om vergroening serieus te nemen. Vanuit de werkgroep wordt gekeken naar de mogelijkheid om een puntensysteem in te voeren bij de uitgifte van kavels, waarbij bedrijven een minimale inzet van natuur-inclusieve maatregelen moeten realiseren. Subsidies zouden kunnen helpen om de vergroening financieel haalbaar te maken voor bedrijven, aldus een van de aanwezigen.

Ook werd door de aanwezigen geopperd om bedrijven ecologisch advies te geven over welke maatregelen zij kunnen nemen om de groenstructuur en biodiversiteit in hun specifieke gebied te versterken. Ook is er een wens uitgesproken dat de gemeente Amsterdam regie voert op het kwalitatief groen in het havengebied. Daarnaast werd het idee geopperd om een ruimtelijk plan te ontwikkelen waarin per kavel wordt vastgelegd welke minimale vergroeningseisen er zijn.

Ten slotte werd aangegeven dat er ook rekening gehouden moet worden met de praktische beperkingen van de kavels. Vanwege kabels, leidingen en de specifieke bedrijfsvoering is het belangrijk dat bedrijven keuzemogelijkheden behouden met betrekking tot vergroening.

Sociaal-maatschappelijke voorzieningen

In het havengebied zijn sociaal-maatschappelijke functies. De functies zijn divers van aard zoals de brandweer aan de rand van het gebied tot een broodjeszaak. Maar ook de opvang van vluchtelingen en nachtcultuur.

Zaken die besproken zijn:

- De invloed van nachtcultuur in en rondom de haven. Er wordt overlast van festivals en feesten in de omgeving ervaren.

In het havengebied zit nu alleen op Ruigoord en in de Alfadriehoek (thuishaven) een plek voor nachtcultuur en evenementen. Daarnaast zijn er ook verschillende plekken in de Sloterdijken. Deze vraag is belangrijk, maar hoort thuis bij het evenementenbeleid en de collega's van de stadsdelen die het nieuwe horecabeleid gaan implementeren.

- Er werd ingebracht dat voor de bemanning van de jachten bij een scheepswerf ook voorzieningen nodig zijn (zowel voor gezondheid als tijdsbesteding). De vraag was of er ruimte geboden kan worden aan passende huisvesting en ontspanningsmogelijkheden. Bijvoorbeeld sportfaciliteiten voor de bemanning.

Voor spel en vermaak zal buiten het havengebied gekeken moeten worden, bijvoorbeeld in Sloterdijk Centrum. Het is wel de moeite waard om te kijken of er draagvlak is voor, als voorbeeld, een huisartsenspreekuur voor scheepsbemanningen, omdat daar nu geen directe oplossing voor is. Een gym voor eigen medewerkers komt bij bedrijven in het havengebied al voor.

- Een meer geleidelijke overgang van het havengebied, zodat de leefkwaliteit in het gebied niet in het gedrang komt door de stadsontwikkeling en de havenactiviteiten.

Dit speelt vooral in de nabijheid van Sloterdijk. De Basisweg en Radarweg zijn belangrijke autowegen, waardoor het een uitdaging is om daaromheen ook een vriendelijk verblijfsmilieu te maken. Deze specifieke situatie zou wel kunnen worden meegenomen in de ontwikkelingen langs deze routes.

- De vraag of nachtcultuur ten koste mag gaan van de (milieu)ruimte in het havengebied.

Dat ligt aan de mate waarin dat gebeurt. In algemene zin is dat ongewenst, want de hoofdfunctie van het havengebied is (haven)industrie. Tegelijkertijd is het onvermijdelijk dat woongebieden rondom de haven en de aangrenzende bedrijventerreinen met de optelsom van beiden te maken krijgen. Als de nachtcultuur, zoals bij geluid, daar een (heel) klein aandeel in heeft, hoeft dat niet meteen een onevenredige beperking voor de havenindustrie te betekenen.

Water en bodem

In de sessie van deze werkgroep zijn thema's besproken met betrekking tot waterveiligheid, wateroverlast, waterkwaliteit, en de ontwikkelingen in het havengebied.

Zaken die besproken zijn:

- Om de gevolgen van wateroverlast en een overstroming te beperken wordt o.a. gedacht aan het ophogen van maaiveld voor nieuwe vitale en kwetsbare systemen, zoals de onderstations op braakliggende terreinen. Ophogen is een mogelijkheid, maar soms kunnen enkele vitale installaties op een verhoogde vloer worden gezet in plaats van een heel terrein ophogen. Dit voorstel wordt verder uitgewerkt in het Omgevingsprogramma of wordt opgenomen in de uitvoeringsparagraaf van het Omgevingsprogramma.
- Er werden zorgen geuit vanuit bewoners van de Heining over mogelijke wateroverlast bij ongelijke maaiveldhoogtes in het gebied. Het uitgangspunt is om afwenteling van wateroverlast te voorkomen. Dit valt echter buiten het havengebied en buiten het watersysteem van het grootste deel van het havengebied.
- Er is gesproken over vervuilde grond (oud havenslib) en wateroverlast in de Heining waarbij is aangegeven dat de Heining buiten de exploitatiegrens van de Haven valt, en dat de verantwoordelijkheid voor de sanering bij de gemeente en het waterschap ligt. Vragen hierover kunnen gesteld worden aan gemeentelijk beheerder van de Heining bij de gemeente (Grond en Ontwikkeling) en Rijnland.
- Er werd benadrukt dat natuurvriendelijke oevers in het meest westelijke deel van het gebied mogelijk zijn. Binnen het Omgevingsprogramma worden maatregelen besproken die bijdragen aan het verbeteren van de waterkwaliteit, zoals natuurvriendelijke oevers.
- Er werd gewezen op het lozingsverbod voor vervuild water vanuit schepen op Rijkswateren, maar een aanwezige merkte op dat de wetgeving in de praktijk achterloopt door het gebrek aan innamepunten. Waternet en het Havenbedrijf werken aan de ontwikkeling van innamepunten en grijswaterinfrastructuur. Dit valt echter buiten de scope van het Omgevingsprogramma, en wordt in het stuk niet verder behandeld.
- Regenwater moet in het gebied vastgehouden worden en langzaam afgevoerd worden naar het watersysteem. Dit wordt verder uitgewerkt in het Omgevingsprogramma, en de uitvoeringsparagraaf.

Afsluiting

Dit verslag is een samenvatting van wat er besproken is op de participatiebijeenkomst op 12 februari. Het projectteam en de werkgroepen buigen zich over de besproken punten en bepalen welke onderwerpen wel en niet kunnen landen in het Omgevingsprogramma. De gemeente en het Havenbedrijf graag verder in gesprek met de aanwezigen die zich voor een verdiepend gesprek hebben aangemeld. Ook zullen wij een volgend participatiemoment plannen, waarin we dieper ingaan op de conceptversie van het eindproduct Omgevingsprogramma. Via de website kunt op de hoogte blijven van de ontwikkelingen en participatiemomenten: www.amsterdam.nl/omgevingsprogrammahaven.