

## **Masterplan Noordzeekanaalgebied: de schrik slaat je om het hart**

Is het bij alle natuurliefhebbers en andere inwoners van het Noordzeekanaalgebied wel duidelijk wat het masterplan voor dat gebied eigenlijk inhoudt? Realiseert een ieder zich dat wel? Mij is echt de schrik om het hart geslagen.

Zaterdag 9 mei jongstleden nam ik deel aan een excursie, georganiseerd door Milieufederatie Noord-Holland. Tijdens die excursie werd met een bus een rondrit gemaakt langs alle beoogde haven- en bedrijventerreinen in het Noordzeekanaalgebied.

### **Noorder IJplas**

We begonnen bij de Noorder IJplas. Deze is te vinden aan de noordoever van het kanaal, iets ten westen van de Hemtunnel. Het is een grote, tot meer dan 30 meter diepe voedselrijke brakwaterplas met rietkragen en wilgenopslag. Door het brakke water bevriest hij niet snel en is daarom in de winter een ideaal rustgebied voor watervogels. Oorspronkelijk zou de plas een recreatiebestemming krijgen. Voor de ontwikkeling tot recreatiegebied kwam de financiële kosten-batenanalyse verkeerd uit. Dus die doelstelling, waar veel mensen plezier aan zouden kunnen beleven, werd verlaten. Nu zijn er plannen om de plas geheel of gedeeltelijk te dempen en er bedrijven te vestigen.

### **Westzanerpolder**

Over de dijk ging de tocht richting Nauerna, langs de Westzanerpolder. Dwars door die polder is onlangs al een weg aangelegd. Mensen, die langs deze dijk wonen, maakten geen bezwaar tegen die weg. Het was een lang gekoesterde wens. Echter, de weg dient niet in de eerste plaats voor omleggen van het verkeer naar buiten de woonkern. De weg werd midden door de polder gemaakt en dient ter ontsluiting van de Westzanerpolder. Industrie kan zich hier nu vestigen. Voor wij echter bij deze polder kwamen, waren we al door de Zaandammerpolder gereden. Die was al volgestouwd met bedrijven, waarvan er overigens nog vele te huur stonden. Waar is de duurzaamheid bij al deze ontwikkelingen (als ze al noodzakelijk zouden zijn), vraag je je dan toch af.

## Wijkermeerpolder

De tocht ging verder. Langs de Nauernase polder, die verworpen is tot vuilstortplaats, naar de Wijkermeerpolder. We stapten uit bij De Eersteling, één van de verdedigingswerken van de Hollandse Waterlinie (op de werelderfgoedlijst van UNESCO). Dit fort bestaat niet alleen uit een gebouw gedeelte. Dat is maar een onderdeel van een stelsel van dijken waardoor een heel gebied rond Amsterdam onder water gezet kon worden, zonder dat de Amsterdammers zelf natte voeten kregen. Kijkend richting Amsterdam komt hier een haven. Die gaat 3.5 km de polder insteken. Hij wordt wel 'ingepakt' in bomen en ander groen, zeggen de bedenkers. Toch wordt daarmee het beeld van het vlakke polderlandschap, zo kenmerkend voor Holland, om zeep geholpen. Ook is het nog de vraag hoe deze ingreep zich zal verhouden tot de monumentenwaarde van de Hollandse Waterlinie.

## Derde Haven en Zuiderscheg

Bij IJmuiden, tussen de pieren, zijn vergevorderde plannen voor de Derde Haven. Op die plannen ga ik hier niet verder in. Ik neem aan dat die bekend zijn. We zouden ons wel kunnen afvragen in hoeverre alle gronden langs Haringhaven en Visserijhaven optimaal zijn benut en of hiervoor genoeg moeite is gedaan.

Het beoogde bedrijventerrein in de Zuiderscheg, de driehoek tussen de Wijker- en de Velsertunnel, staat voor 15 hectare in het ontwerp-streekplan voor de IJmond en Zuid-Kennemerland. Zogenaamde niet-havengebonden bedrijven uit het havengebied van IJmuiden zouden hierheen moeten verhuizen.

## Ruigoord

Langs de Machineweg reden we naar Ruigoord. Voor het gebied westelijk van de Machineweg wordt een studie naar de economische ontwikkelingsmogelijkheden gedaan. Ten oosten van de Machineweg wordt op dit moment druk gegraven in de Houtrakpolder met Ruigoord. Met het zand van de plek waar de Afrikahaven moet komen wordt het begin gemaakt voor de omlegging van de N202, de weg van IJmuiden langs het kanaal naar Amsterdam. De aanleg van de Afrikahaven staat nog niet helemaal vast, dus er mogen nog geen onomkeerbare ingrepen worden gepleegd. Door deze werkzaamheden is al wel een gigantische zandvlakte ontstaan.

Tot slot voerde de tocht langs de Westhaven en de Amerikahaven. Het was er stil en verlaten en er konden, zo op het oog, nog best wat bedrijven bij. Gekeken werd nog even bij Sikkens. Er werd ons verteld dat dit bedrijf voor f1,= de grond had kunnen kopen van de gemeente Amsterdam. Het heeft al haar vestigingen van elders daar naar toe gehaald, met een groot deel van de werknemers, die nu 'op en neer' reizen. Door de moderne opzet van het bedrijf kan het bedrijf nu met veel minder werknemers toe dan oorspronkelijk op de diverse vestigingsplaatsen. Dus onttrekking van werkgelegenheid elders en nagenoeg geen nieuwe werkgelegenheid voor Amsterdam. Dit is maar een voorbeeld....

Ik werd er dus niet vrolijk van. Ons door industrie en Schiphol al zwaar-belaste gebied belasten met nog meer ingrepen in de nog aanwezige groene ruimte....

Ik denk dan aan het verhaal dat professor Heertje hield in de vuurtoren boven de toekomstige Derde Haven in IJmuiden: "De grote piek van de geboortegolf van vlak na de oorlog is straks voorbij. Hebben we dan al die werkgelegenheid nog wel nodig? En is natuur en onbebouwd gebied ook geen economisch goed? Misschien niet voor de projectontwikkelaars met dollartekens in hun ogen...." (deel van zijn rede, vrij vertaald)

De oorspronkelijke plannen voor het masterplan Noordzeekanaalgebied zijn van ongeveer tien jaar geleden. Toen lag er een rapport van Mc Kinsey; er was toen een voorlichtingsavond in de Burgerzaal van het stadhuis van Velsen...., maar kennelijk tilde niemand er zo zwaar aan. Toen tijdens een raadsvergadering de beslissing werd genomen dat de plannen verder uitgewerkt mochten worden, werd nog wel geopperd dat het op deze manier allemaal wat ondemocratisch zou gaan. Buiten de gemeentebesturen om werden al deze plannen door het bedrijfsleven gesmeed en alleen bij de ruimtelijke ordening-procedures zouden provincie en gemeenten in beeld komen.... Daarna werd het stil rond de plannen. Maar dat was slechts schijn. Één van de aanleidingen tot herziening van het Streekplan voor IJmond en Zuid-Kennemerland, dat tot en met 20 juli aanstaande ter visie ligt zijn de plannen voor Zuiderscheg, Derde Haven en havenontwikkeling in de Wijkermeer, die binnen dit gebied vallen. En die plannen zijn al in een vergevorderd stadium!

*Diet Veenendaal-Hannessen*