

Regionale Investeringsagenda NOVEX-NZKG

Versie 1.0



NZKG
noordzeekanaalgebied

Voorwoord

Geachte lezer,

Met trots bieden wij u hierbij de Regionale Investeringsagenda NOVEX-NZKG (versie 1.0) aan. Deze is agenda is tot stand gekomen in nauwe samenwerking tussen Rijk en regio, onder leiding van het Bestuursplatform Noordzeekanaalgebied (NZKG).

De Investeringsagenda vormt, samen met het Ontwikkelperspectief Noordzeekanaalgebied ‘samen sturen op nationale opgaven’ en de Uitvoeringsagenda NOVEX-NZKG 2025-2029 ‘samenwerken in de uitvoering’, één samenhangend geheel binnen de NOVEX-aanpak. Het is daarom van groot belang dat de Investeringsagenda altijd in samenhang wordt gelezen met deze twee documenten. Alleen zo ontstaat het volledige beeld van de gezamenlijke koers, de concrete acties en de benodigde investeringen voor het Noordzeekanaalgebied.

Met deze Investeringsagenda zetten wij gezamenlijk de derde stap in de NOVEX-systematiek. Waar het Ontwikkelperspectief de integrale lange termijn koers beschrijft en de Uitvoeringsagenda de afspraken en acties voor de komende jaren vastlegt, brengt de Regionale Investeringsagenda de gezamenlijke investeringsbehoeften in kaart die voortkomen uit deze afspraken.

Wij spreken onze waardering uit voor alle partijen die hebben bijgedragen aan het tot stand komen van deze agenda. Uw inzet, kennis en betrokkenheid vormen de basis van dit gezamenlijke document. Dit zien wij als een gedeelde verantwoordelijkheid van Rijk, provincie, gemeenten, waterschappen, bedrijfsleven en maatschappelijke organisaties om samen te werken aan een vitale, duurzame en toekomstbestendige ontwikkeling van het Noordzeekanaalgebied.

Laten we samen investeren in de toekomst.

Namens de bestuurlijke opdrachtgevers,

Vincent Karremans
Minister van Economische Zaken

Gedeputeerde Esther Rommel
Provincie Noord-Holland

Inhoud

Voorwoord	3
1. Inleiding	6
1.1 Waar komen we vandaan?	7
1.2 Regionale Investeringsagenda (RIA)	8
2. Prioritaire investeringsopgaven in het Noordzeekanaalgebied	10
2.1 Stedelijke vernieuwing IJmond (Uitvoeringsafsprak A)	11
2.2 Voldoende havenruimte voor toekomst haven en industrie	14
<i>A. Energiehaven IJmond (RI 1)</i>	14
<i>B. Vervangen binnenvaartkade Grote Houtkade Velsen (RI 2)</i>	14
<i>C. Revitaliseren Zeehaven De Pijp Beverwijk (RI 3)</i>	15
<i>D. Benutten vrijkomende droge functies Zeehavens IJmond (SG 2)</i>	16
<i>E. Benutten vrijkomende, strategische grondposities Westpoort en HoogTij (SG 1)</i>	16
2.3 Landschap, watersysteem en energie-infrastructuur Houtrakpolder (o.a. Uitvoeringsafsprak B en project LG 4)	20
<i>A. Aanleg 380 kV transformatorstation A9 Zuid</i>	20
<i>B. Opstellen Lange Termijn Ontwikkelrichting Houtrakpolder</i>	21
2.4 Regionale netwerken energietransitie	24
<i>A. Realisatie H2avennet (ES 5A)</i>	24
<i>B. Realisatie regionaal CO₂-netwerk NZKG (ES 8)</i>	25
<i>C. Realisatie Stoomnet Westpoort (ES 11)</i>	26
2.5 Transitiefonds verplaatsing Zaanse (voedings)industrie	28
<i>A. Verkenning verplaatsings- en financieringsbehoefte</i>	30
<i>B. Locatiestudie</i>	30
<i>C. Operationalisering transitiefonds</i>	31
3. Overige (investerings)opgaven in het Noordzeekanaalgebied	34
4. RIA 1.0 en vervolg	36
Totaalkaart	38
Bestuurlijke verantwoording	41
Colofon	42
Eindnoten	43

Inleiding

1.1 Waar komen we vandaan?

1.2 Regionale Investeringsagenda

1.1 Waar komen we vandaan?

150 jaar geleden is het Noordzeekanaal gegraven tussen Amsterdam en de Noordzee. Sindsdien is het Noordzeekanaal de economische drager van deze regio. Rond het Noordzeekanaal zijn grote haven- en industriegebieden ontwikkeld met een sterke economie, zijn steden tot groei gekomen, en is een landschap gevormd met een watersysteem dat dit gebied verbindt. De regio bestaat uit drie deelgebieden met elk een eigen karakter: in de IJmond domineert de (offshore)industrie, staal en visserij, in de Zaanstreek de voedingsindustrie, en de Amsterdamse haven is groot in import, opslag en vervoer van brandstoffen.

De komende decennia is het Noordzeekanaalgebied van groot belang voor een aantal grote (transitie)opgaven in Nederland:

- Onze haven- en industriegebieden voeren een transitie door naar groene brandstoffen, verdere verduurzaming en circulaire economie;
- In de regio is een grote behoefte aan woningbouw, in combinatie met een gezondere leefomgeving;
- Klimaatverandering agendeert nieuwe uitdagingen voor de toekomst. De gevolgen van klimaatverandering doen zich nu al voor en de impact voor het Noordzeekanaalgebied is groot, bijvoorbeeld door toenemende verzilting en periodes met te veel of te weinig water. De regio moet zich daarop voorbereiden.

Tegelijkertijd is duidelijk dat de beschikbare ruimte beperkt is, terwijl alle opgaven ruimte vragen. Daarom heeft het Rijk het Noordzeekanaalgebied in 2020 aangewezen als NOVI-gebied en vervolgens in 2022 als NOVEX-gebied. Sindsdien werken Rijk, regio en partners samen aan een nieuwe koers.

Door opgaven integraal en gezamenlijk aan te pakken, wordt de schaarse ruimte zo efficiënt mogelijk benut en levert de regio een bijdrage aan het realiseren van nationale ambities. Deze koers is in december 2023 vastgelegd in het Ontwikkelperspectief Noordzeekanaalgebied¹.

Het Ontwikkelperspectief Noordzeekanaalgebied laat zien dat de benodigde ruimtelijke keuzes mogelijk zijn wanneer betrokken partijen integraal samenwerken. Het niet uitvoeren van (delen van) dit perspectief brengt het risico met zich mee dat ambities niet waargemaakt worden, met mogelijke negatieve gevolgen voor leefomgeving en economie.

Na het vaststellen van de koers in het Ontwikkelperspectief is een eerste vertaalslag gemaakt naar concrete afspraken en projecten in de vorm van de Uitvoeringsagenda NOVEX-NZKG (2025-2029)². Deze Uitvoeringsagenda omvat 6 uitvoeringsafspraken en 104 projecten die zijn gegroepeerd rond zeven thema's: Gezondere leefomgeving, Milieuruimte voor energie- en circulaire transitie, Woningbouw, Haven en industriegebieden, Netwerken voor energietransitie en circulaire economie, Landschap en ecologie, en Water- en bodemsysteem.

Deze afspraken en projecten verschillen in aard en fase: sommige zijn beleidsmatig van karakter, andere richten zich op fysieke uitvoering. Ook variëren ze in hun ontwikkelfase: van onderzoek en planvorming tot daadwerkelijke realisatie. Afhankelijk van de aard en fase kent iedere afspraak en ieder project een eigen investeringsbehoefte. Om de uitvoering van deze projecten en afspraken mogelijk te maken, werken de samenwerkende partijen aan de volgende stap in de NOVEX-systematiek: de Regionale Investeringsagenda (RIA).

1.2 Regionale Investeringsagenda (RIA)

De Regionale Investeringsagenda (RIA) volgt op het Ontwikkelperspectief en de Uitvoeringsagenda. Het brengt de belangrijkste investeringsbehoeften in kaart die voortvloeien uit afspraken en projecten uit de Uitvoeringsagenda NOVEX-NZKG (2025-2029). Het vormt daarmee een belangrijke schakel in het realiseren van de gezamenlijke koers voor het Noordzeekanaalgebied. Het accent ligt op projecten die fysieke ingrepen in de leefomgeving betreffen, waarvoor samenwerking binnen de NOVEX-NZKG essentieel is. Deze projecten zijn van nationaal belang en dragen bij aan een gezondere, meer leefbare en toekomstbestendige regio.

De RIA is op zichzelf nadrukkelijk geen financieringsinstrument. In plaats daarvan dient de RIA op dit moment als instrument om het juiste gesprek te voeren over welke investeringsbehoefte er is en stelt het daarin prioriteiten die primair in het bestuurlijk overleg van het NZKG besproken dienen te worden, of in een smaldeel daarvan. Dit gesprek vindt zowel doorlopend plaats tussen betrokken partijen als op vaste momenten die jaarlijks terugkeren, zoals in het Bestuurlijk Overleg Leefomgeving (BOL), het Bestuurlijk Overleg Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en Transport (MIRT) en het Bestuurlijk Overleg Meerjarenprogramma Infrastructuur Energie en Klimaat (MIEK). Bovendien leggen de partijen in de RIA wederom hun betrokkenheid vast om zich in te spannen voor het invullen van de prioritaire investeringsopgaven.

Prioritaire investeringsopgaven

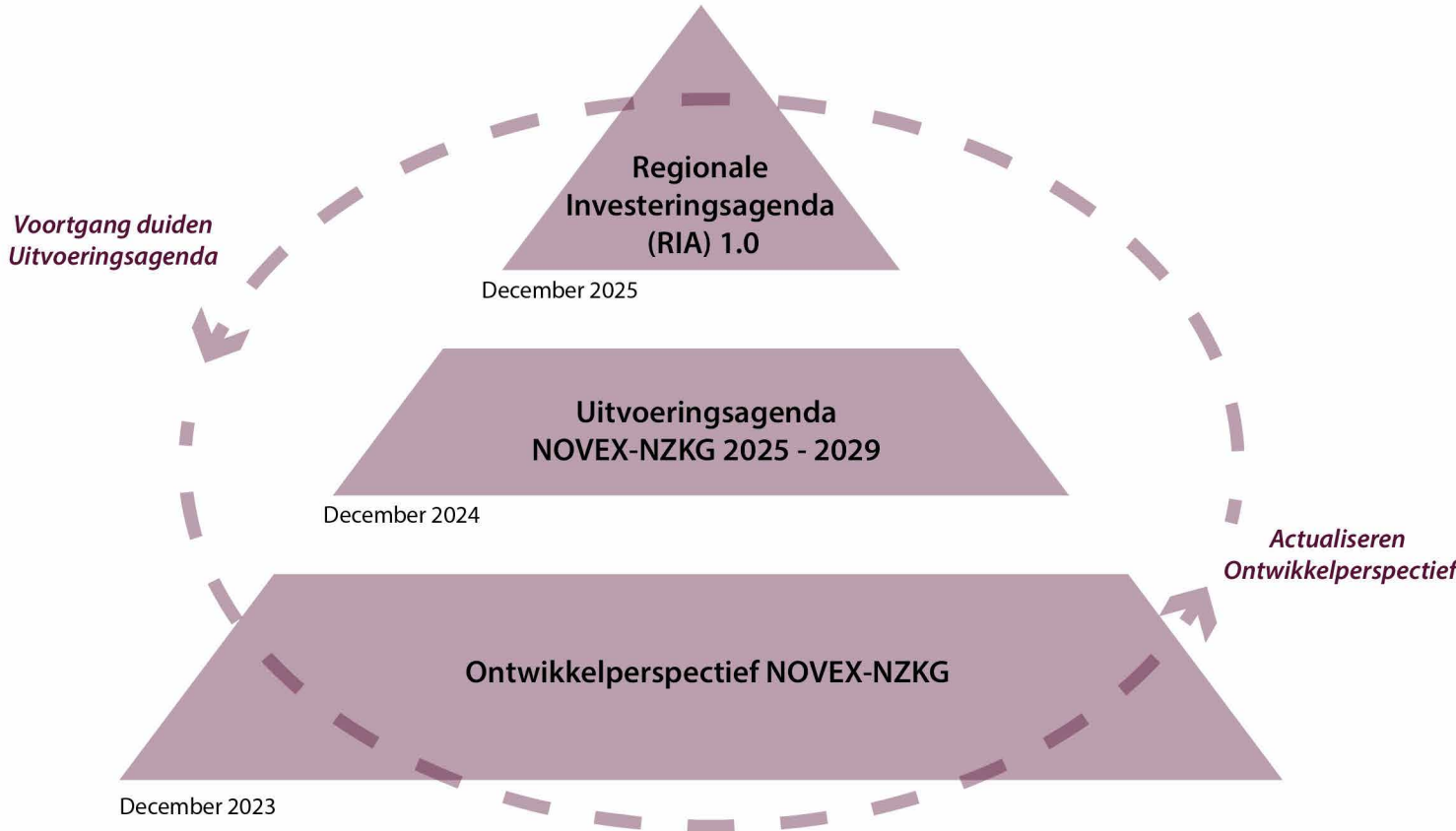
Om de RIA als bruikbaar instrument te kunnen inzetten voor het NZKG hebben Rijk en regio ervoor gekozen om de RIA toe te spitsen op een beperkt aantal **prioritaire investeringsopgaven** gedestilleerd uit de Uitvoeringsagenda NOVEX-NZKG (2025-2029).

Deze prioritaire opgaven voldoen aan de volgende kenmerken:

- Ze worden primair geadresseerd binnen de NOVEX-NZKG-context;
- Ze zijn cruciaal voor de uitvoering van het Ontwikkelperspectief Noordzeekanaalgebied;
- Ze zijn opgenomen in de Uitvoeringsagenda NOVEX-NZKG;
- Ze vragen om substantiële investeringen.

De partijen zijn op basis hiervan op vijf prioritaire investeringsopgaven gekomen. Deze worden in het volgende hoofdstuk verder uitgewerkt.

Proces NOVEX-NZKG



Prioritaire investeringsopgaven in het Noordzeekanaalgebied

2.1 Stedelijke vernieuwing IJmond

2.2 Voldoende havenruimte voor toekomst haven en industrie

2.3 Landschap, watersysteem en energie-infrastructuur Houtrakpolder

2.4 Regionale netwerken energietransitie

2.5 Transitiefonds verplaatsing Zaanse (voedings)industrie

2.1 Stedelijke vernieuwing IJmond (Uitvoeringsafspraken A)

De MRA en het Rijk werken samen aan de bouw van 175.000 woningen in 2020-2029. Circa 7.000 van deze woningen komen vanuit deze opgave in de IJmond. Deze opgave maakt deel uit van een bredere, integrale verstedelijkingsaanpak. Voor leefbare en toekomstbestendige wijken is meer nodig dan woningbouw alleen. Binnen het NZKG gaat het specifiek over de wijken uit de wederopbouwperiode in de IJmond, Zaanstad-Oost en Amsterdam Nieuw-West. Dit zijn wijken waar verouderde woningen, sociaaleconomische achterstanden en een ongezonde leefomgeving hand in hand gaan.

Hier bieden stedelijke vernieuwing en verdichting kansen om te werken aan een gezondere leefomgeving en een nieuw perspectief voor bewoners. Dit vraagt om samenwerking tussen overheden en integrale investeringen in zowel fysieke als sociale infrastructuur. Amsterdam Nieuw-West en Zaanstad-Oost maken al deel uit van een landelijke aanpak, ondersteund door het Nationaal Programma Leefbaarheid en Veiligheid (NPLV). In de IJmond ontbreekt een dergelijke aanpak. De komende jaren wordt daarom gewerkt aan een plan van aanpak Stedelijke vernieuwing IJmond.

In grote delen van de IJmond is al generaties lang sprake van een cumulatie van sociale, economische en fysieke problematiek. Meer dan 30% van de inwoners in de IJmond woont in wijken die al ruim 20 jaar een onvoldoende scoren op leefbaarheid, volgens de Leefbaarometer³ van het ministerie van BZK. De invloed van industrie en haven is duidelijk merkbaar in de leefomgeving. Deze samenloop van factoren heeft een negatieve uitwerking op de leefbaarheid van de wijken én op het functioneren van de regio als geheel.

De opeenstapeling van problematiek vraagt om een integrale aanpak met doelen en ambities, gericht op het versterken van perspectief en het ondersteunen van inwoners bij het oplossen van hun problemen. In het plan van aanpak worden ambities en doelen geformuleerd voor de regio, ook hoort hier een uitvoeringsagenda bij.

Na het schrijven van het plan van aanpak is het belangrijk om de samenwerking en commitment van alle betrokken partijen vorm te geven. In 2026 zijn er afspraken nodig met (lokale) betrokken partijen, het Rijk en provincie Noord-Holland, bijvoorbeeld in de vorm van een 'Pact voor Stedelijke Vernieuwing van de IJmond', om de komende jaren te investeren in de integrale vernieuwing van de naoorlogse wijken in de IJmond, met als doel de leefbaarheid te vergroten.



In de RIA richten wij ons op volgende elementen:

- Plan van aanpak (gefinancierd uit Gebiedsinvesteringen Netten op Zee⁴, zie paragraaf 3.2);
- Lijst met de specifieke opgaven binnen stedelijke vernieuwing IJmond met een ruwe schatting kosten;
- Afspraak over verder betrekken overige rijkspartijen binnen Stedelijke vernieuwing IJmond.

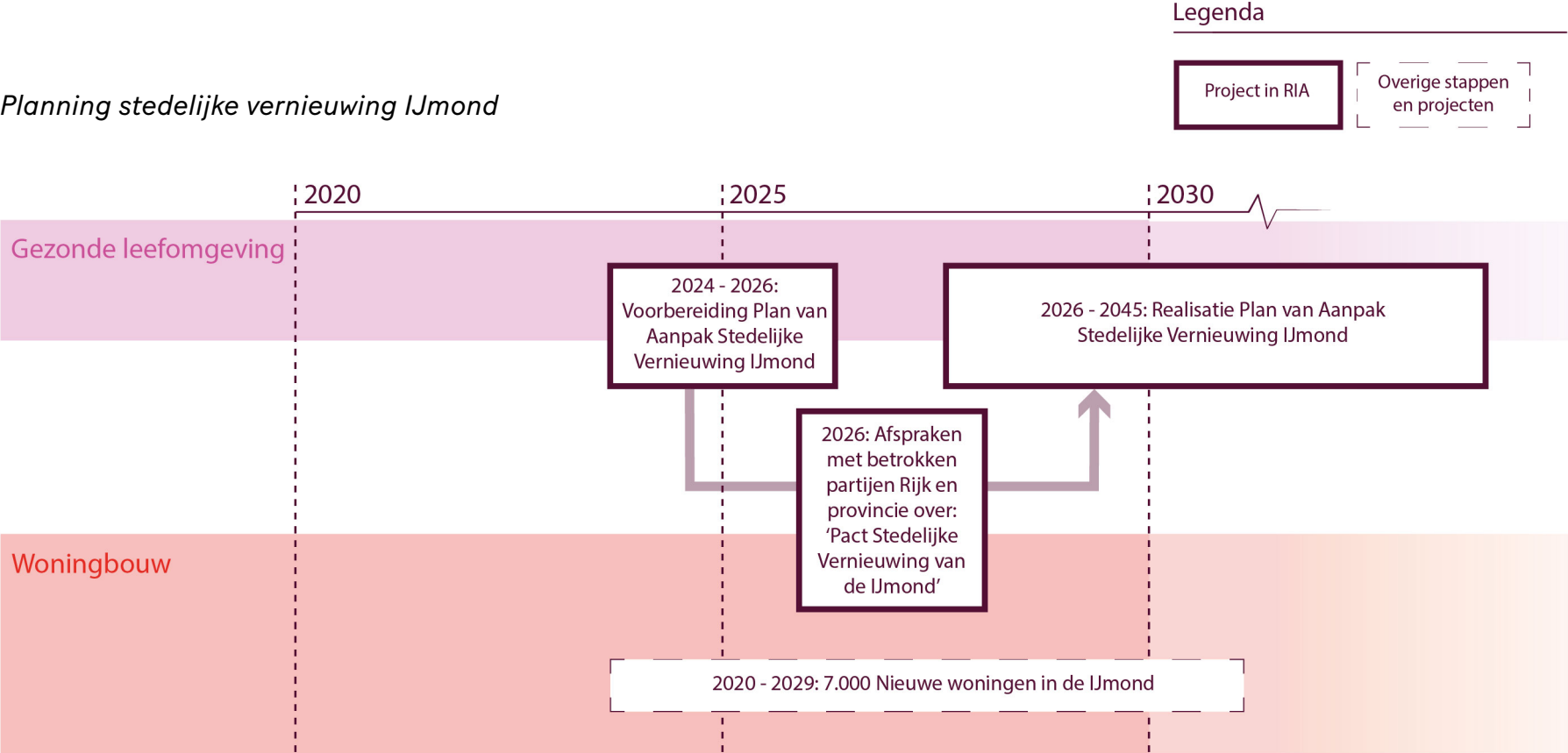
Kernteam: Gemeente Beverwijk, gemeente Heemskerk, gemeente Velsen, provincie Noord-Holland, ministerie van VRO.

Overige partijen: Woningcorporaties, andere rijkspartijen, GGD, onderwijsinstellingen, zorginstellingen, politie, bewoners(organisaties), ondernemers(verenigingen).

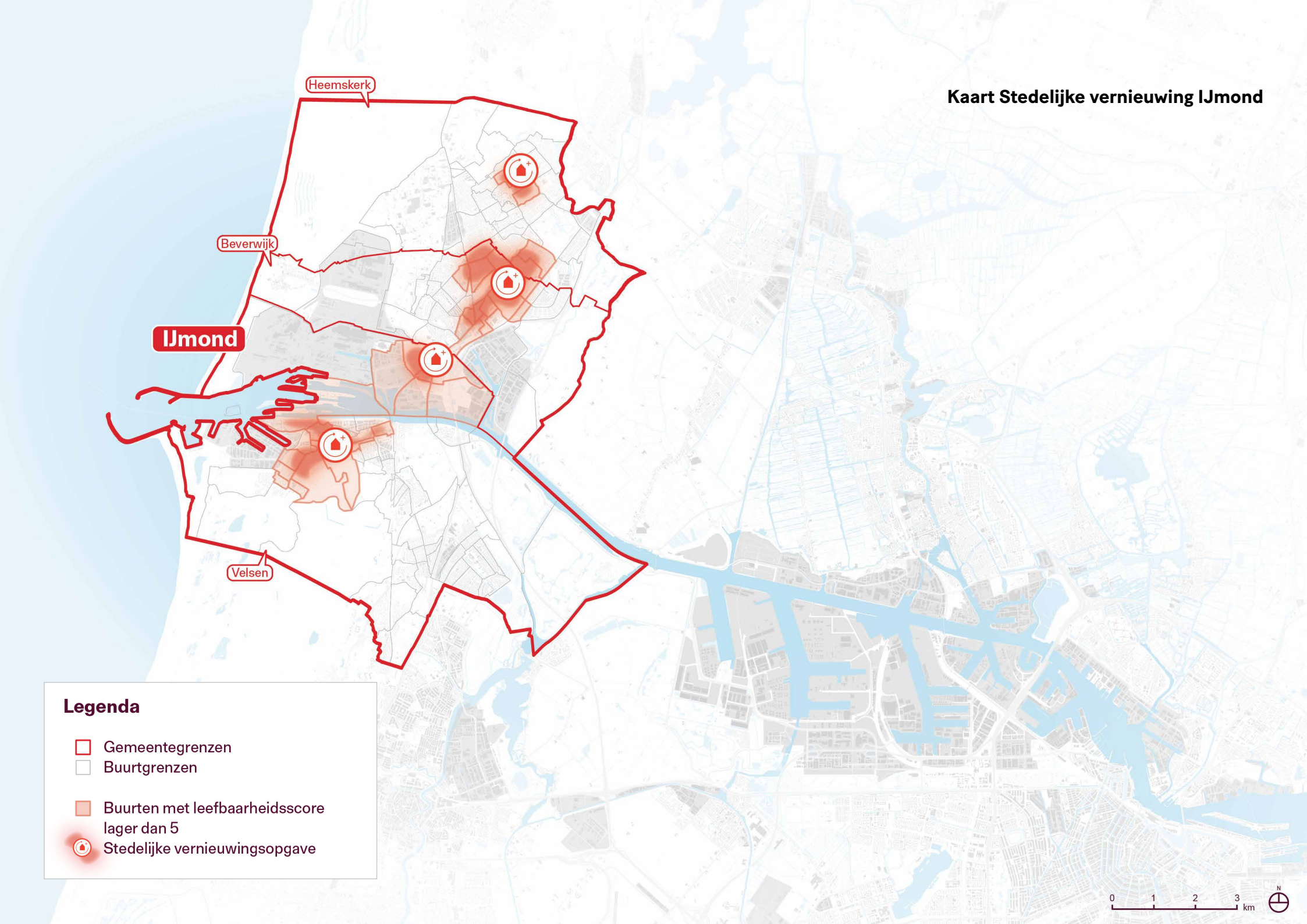
Planning:

- Voorbereiding 2024 tot en met 2026.
- Afspraken met betrokken partijen, Rijk en provincie Noord-Holland in 2026, in de vorm van een 'Pact voor Stedelijke Vernieuwing van de IJmond'.
- Realisatie 2027-2045.

Planning stedelijke vernieuwing IJmond



Kaart Stedelijke vernieuwing IJmond



2.2 Voldoende havenruimte voor toekomst haven en industrie

De haven- en industriegebieden in het Noordzeekanaalgebied zijn van (inter)nationaal belang. De havens spelen een belangrijke rol in zowel de (inter)nationale handel als de energietransitie. Het Noordzeekanaalgebied vertegenwoordigt met €7,2 miljard en 73.000 arbeidsplaatsen bovendien een grote economische waarde voor de directe omgeving, de regio en Nederland. Om deze rol succesvol te kunnen blijven vervullen, is voldoende ruimte nodig voor havens, industrie en de energietransitie. In het Ontwikkelperspectief Noordzeekanaalgebied staat weergegeven op welke wijze hier invulling aan wordt gegeven. Naast grotere maatregelen, zoals het transformeren van de locaties voor kolenoverslag en het realiseren van grote transformatorstations buiten de bestaande haven- en industriegebieden, is ook een serie kleinere havenontwikkelingen cruciaal.

De projecten

A. Energiehaven IJmond (RI 1)

Rijk en regio werken aan de ontmanteling van het slibdepot van de Averijhaven en de aanleg van de Energiehaven IJmond als installatiehaven van 16 hectare voor windparken op zee. De ontwikkeling van de Energiehaven is van cruciaal belang voor de realisatie van de ambitie van het Rijk voor grootschalige ontwikkeling van windparken op zee.

Betrokken partijen: Ministerie van IenW, ministerie van EZ, Port of Amsterdam, Zeehaven IJmuiden, provincie Noord-Holland, gemeente Velsen.

In samenwerking met: Rijkswaterstaat, ministerie van KGG, Tata Steel.

Kosten: €135 mln. (afhankelijk van oplossing staalslakken).

Dekking (concept): het Consortium Energiehaven en het Rijk onderzoeken gezamenlijk op welke wijze de kosten voor de ontmanteling van het slibdepot en de aanleg van de Energiehaven gedekt kunnen worden. Dit is afhankelijk van de oplossing voor de op het terrein aanwezige staalslakken. Vanuit de regeling Gebiedsinvesteringen Netten op Zee wordt €10 mln. ter beschikking gesteld. Het ministerie van EZ en het ministerie van KGG spannen zich beide in om een bijdrage van €5,5 mln. te reserveren (in totaal €11 mln.).

Planning: Beoogde oplevering rond 2030.

B. Vervangen binnenvaartkade Grote Houtkade Velsen (RI 2)

De binnenvaartkade vervangen door een zeekade. Daardoor kan de kade efficiënter en meer flexibel worden benut voor zowel zeeschepen als binnenvaartschepen. Dit is nodig omdat er veel vraag is naar kadeterrein o.a. door de gestegen ambities voor Wind op Zee.

Betrokken partij: Gemeente Velsen.

In samenwerking met: Zeehaven IJmuiden, Rijkswaterstaat, provincie Noord-Holland, het Rijk, Centraal Nautisch Beheer, Port of Amsterdam.

Kosten: €10 mln. (globale inschatting, de exacte berekening volgt).

Dekking: €1 mln. provincie Noord-Holland, €3 mln. Gebiedsinvesteringen Netten op Zee, restbedrag: gemeente Velsen/Zeehaven IJmuiden.

Planning: Begin 2026 start publiek private samenwerking, 2026 voorbereidingen, eerste helft 2027 uitvoering.

C. Revitaliseren Zeehaven De Pijp Beverwijk (RI 3)

Zeehaven De Pijp wordt een duurzame en toekomstbestendige haven. De basis voor de 'Aanpak Zeehaven De Pijp' en voor de bijbehorende ruimtelijk-economisch ontwikkeling is inmiddels gelegd. Daarin staan drie pijlers centraal:

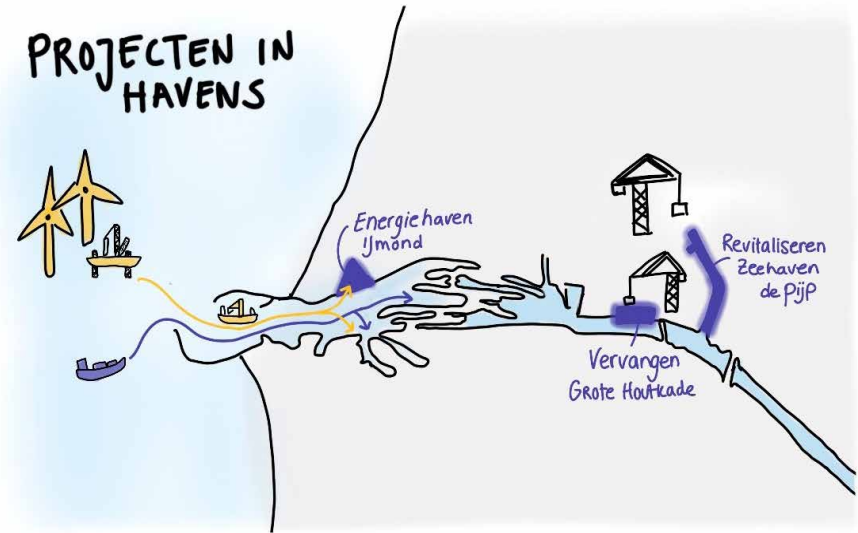
1. Kade- en haveninfrastructuur: Onderhoud en (waar nodig) herstel van de kade- en haveninfrastructuur.
2. Duurzame en toekomstbestendige haven: De verdere uitwerking van de (economische) mogelijkheden voor een duurzame en toekomstbestendige haven.
3. Organisatorisch plan – behoud, onderhoud en governance: Een organisatorisch plan voor beheer en onderhoud en de exploitatie van Zeehaven De Pijp.

Aan de hand van deze pijlers wordt de haven economie in fasen gerevitaliseerd en verder gestimuleerd. In fase 1 wordt gewerkt aan de 'Aanpak Zeehaven De Pijp' en aan de renovatie van een deel van de Noorderkade. Op basis van onder meer de resultaten en aanbevelingen uit een onderzoek naar de staat van onderhoud van gemeentelijke taluds (aangelegde helling naast weg of water) en kades betekent dat bijvoorbeeld ook bagger- en onderhoudswerkzaamheden en (waar nodig) mogelijk herstel van overige kade- en haveninfrastructuur. Andere projecten en plannen die bijdragen aan de toekomstgerichte ontwikkeling van Zeehaven De Pijp binnen het Noordzeekanaalgebied zijn o.a. het aanbieden van een walstroomvoorziening aan de openbare kade, een praktische uitvoering van noodzakelijke Port Security-maatregelen en een passend en goed functionerend Haven Management Informatie Systeem (HMIS).

Afhankelijk van de onderzoeksresultaten en precieze invulling van de benodigde werkzaamheden zullen diverse projecten een start of doorlooptijd hebben na 2027, in de tweede fase van de revitalisering. Op basis van de huidige informatie is nog geen inzicht te geven op een concrete planning en/of de financieringsbehoefte van de projecten. Dit volgt in de volgende versie van de RIA.

Betrokken partijen: Gemeente Beverwijk.

In samenwerking met: Zeehaven IJmuiden, Port of Amsterdam, lokaal havenbedrijfsleven, Rijkswaterstaat, Centraal Nautisch Beheer, provincie Noord-Holland.



Dekking: Meer duidelijkheid over de uitvoeringskosten voor de eerste fase van de revitalisering wordt verwacht in het voorjaar 2026. Voor fase 1 is de beoogde financiële dekking als volgt: €8 mln. gemeente Beverwijk, €1,5 mln. provincie Noord-Holland, €7 mln. Gebiedsinvesteringen Netten op Zee. De nadere kostenraming en benodigde dekking voor fase 2 in de revitalisering volgt in de volgende versie van de RIA.

Planning:

- Fase 1 (2025-2027): Herstel Noorderkade, uitvoering onderzoek staat van onderhoud haveninfrastructuur en start van eerste werkzaamheden en projecten.
- Fase 2 (2027-2032): Beoordeling, voorbereiding en uitvoering overige (infrastructurele) werkzaamheden en projecten.

D. Benutten vrijkomende droge functies zeehavens IJmond (SG 2)

De ruimte voor bedrijven met kade- en havengebonden activiteiten, bijvoorbeeld voor de offshore activiteiten voor de windparken op zee, is beperkt. Voor het optimaliseren van het ruimtegebruik in de zeehavens in de IJmond is het dan ook noodzakelijk dat de kade- en havengebonden kavels met name gebruikt worden door 'natte bedrijven'. Daarbij is het van belang dat vrijkomende ruimte van droge functies op havengebonden locaties daadwerkelijk wordt ingezet voor natte functies.

Om dit goed te kunnen doen is op termijn een fonds nodig voor financiering van de onrendabele top bij de verwerving van strategisch grondbezit door zeehavens IJmond. Partijen gaan met elkaar in gesprek als zich een situatie voordoet.

Betrokken partijen: Zeehaven IJmuiden, gemeente Velsen, gemeente Beverwijk, havenbedrijfsleven.

Dekking: Partijen zijn in gesprek over verdere uitwerking, vorm en financiering.

Planning: De betrokken partijen streven naar de oprichting van een fonds in 2026.

E. Benutten vrijkomende, strategische grondposities Westpoort en HoogTij (SG 1)

In september 2025 heeft gemeente Amsterdam het ADM-terrein verworven van Larendael Participaties BV, de ontwikkel- en investeringsmaatschappij van Wim Beelen. De aankoop van deze strategische grondpositie van 43 ha grond en daaromheen 23 ha water kan meerdere doelstellingen in de NOVEX in een stroomversnelling brengen. Denk hierbij aan voldoende ruimte voor haven en industrie, de verplaatsing van Damen Shipdock en andere havenbedrijven om toekomstige woningbouw in Haven-Stad mogelijk te maken. Door de aankoop van het terrein ontstaat er meer ruimte voor bedrijven in het bestaande havengebied. Dit vermindert de druk op de Houtrakpolder en zo wordt het gemakkelijker om andere opgaven zoals een transformatorstation en waterberging te realiseren.

Wanneer zich nieuwe kansen in de markt voordoen om strategische grondposities in Westpoort en op HoogTij te verwerven, is dat primair een opgave voor de Port of Amsterdam. Grote, strategische grondposities binnen en buiten het exploitatiegebied van Port of Amsterdam waarvoor onvoldoende financiële dekking beschikbaar is, kunnen worden onderzocht of verwerving mogelijk is in samenwerking met partners in het NZKG, de regio en het Rijk.

Doel is om met elkaar regie te houden op de inzetbaarheid van de schaarse industriële ruimte binnen het NZKG en meer fysieke ruimte of meer milieugebruiksruimte vrij te maken om klanten te vestigen die samen met de Port of Amsterdam de transitie willen realiseren.

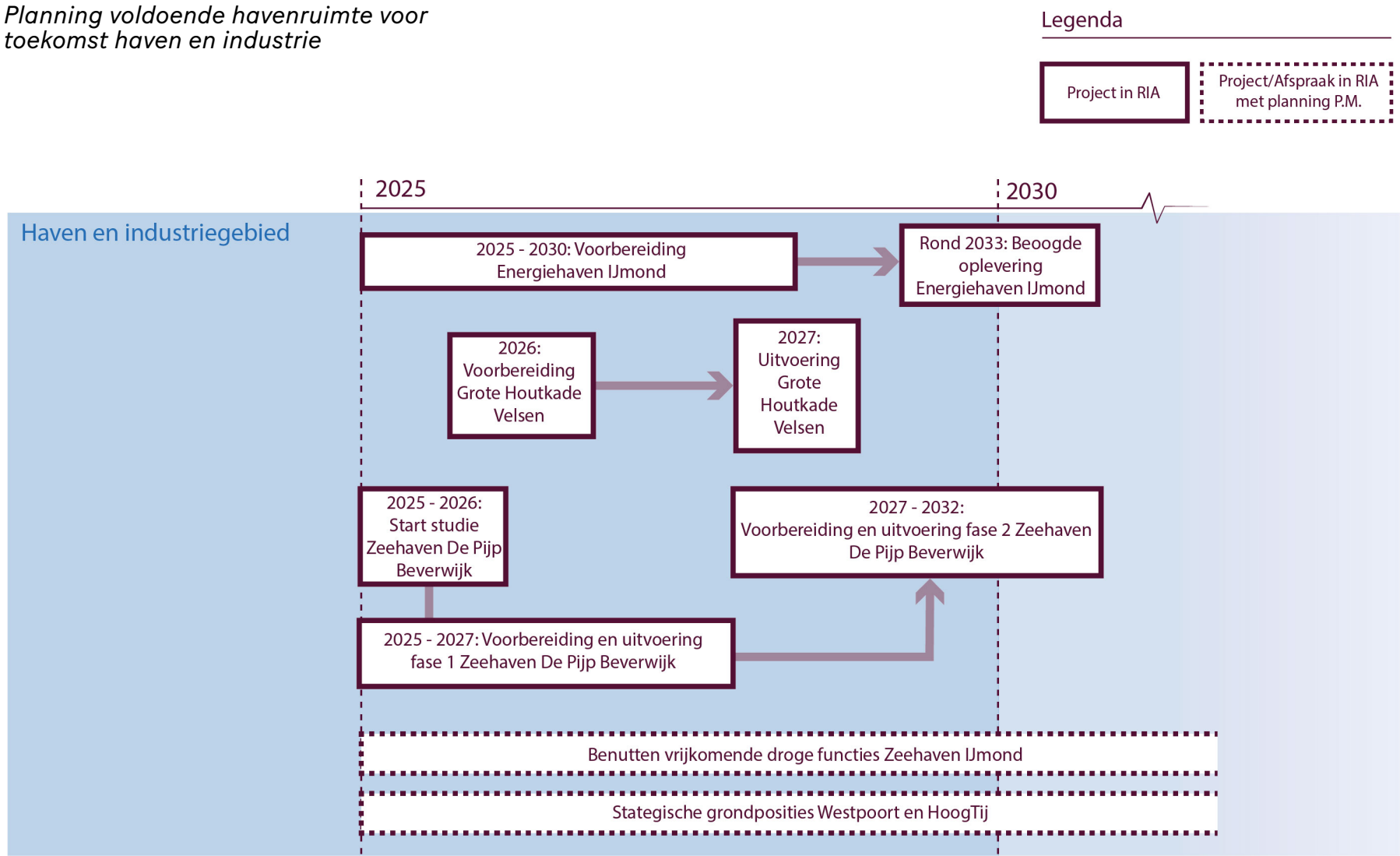
Indien kansen zich voordoen, treden partijen hierover met elkaar in gesprek. In de periode Q4 2025 – Q1 2026 wordt op initiatief van Port of Amsterdam een overleg georganiseerd om procesafspraken te maken met betrokken partijen over uitvoering van SG 1.

Betrokken partijen: Port of Amsterdam, gemeente Amsterdam, gemeente Zaanstad.

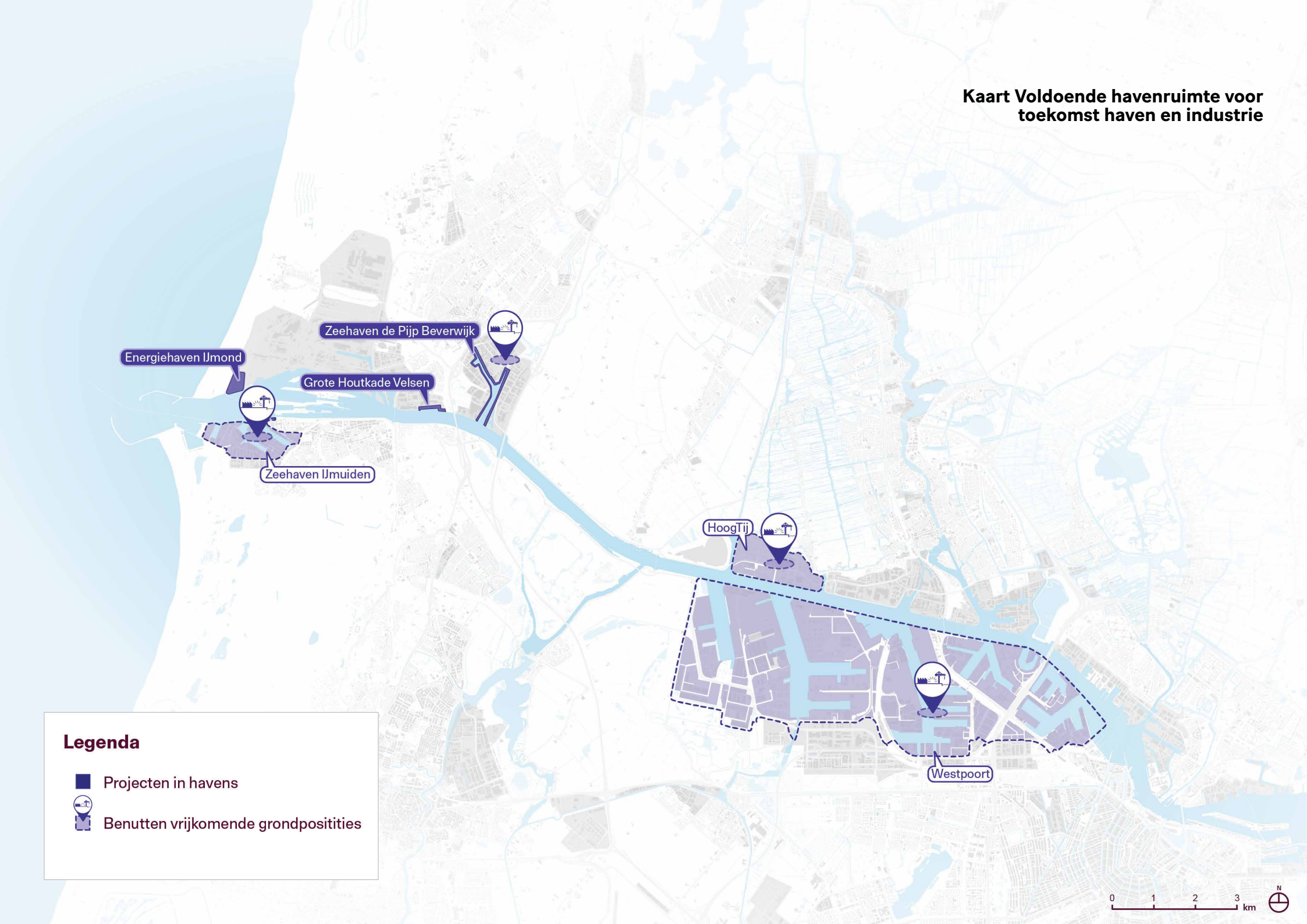
In samenwerking met: Regiopartners in het NZKG en het ministerie van KGG.



Planning voldoende havenruimte voor toekomst haven en industrie

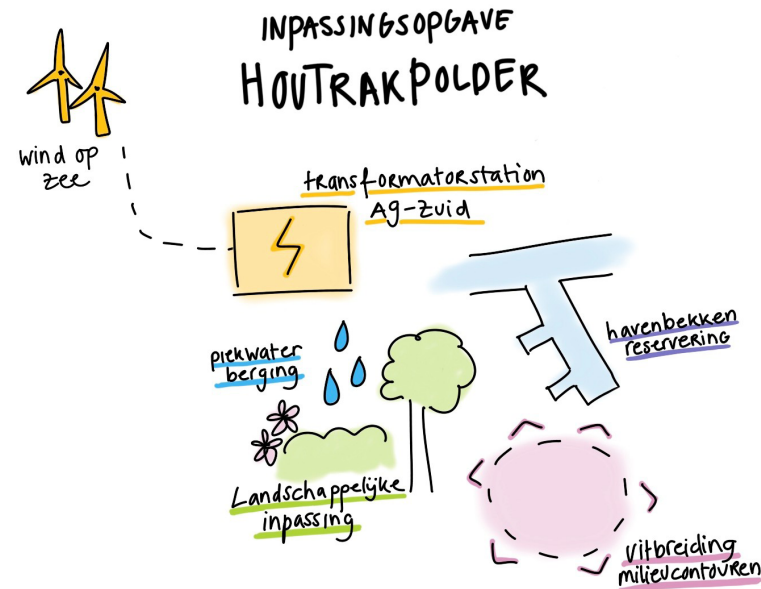


Kaart Voldoende havenruimte voor toekomst haven en industrie



2.3 Landschap, watersysteem en energie- infrastructuur Houtrakpolder (o.a. Uitvoeringsafsprak B en project LG 4)

In het Ontwikkelperspectief Noordzeekanaalgebied wordt expliciet stilgestaan bij de Houtrakpolder. Deze polder is namelijk niet alleen in beeld voor een nieuw te bouwen 380 kV transformatorstation en de aanlanding van Wind op Zee, maar ook als mogelijke locatie voor piekwaterberging en voor uitbreiding van de milieucontouren van Westpoort ten behoeve van de energietransitie. Bovendien ligt er op de Houtrakpolder een strategische reservering voor een extra havenbekken én heeft het gebied grote landschappelijke en ecologische waarde.



De samenwerkende partijen hebben in het Ontwikkelperspectief geconcludeerd dat de Houtrakpolder voor een combinatie van energietransitie, waterberging, recreatie en ecologie kan worden ingezet, mits er elders in het Noordzeekanaalgebied voldoende ruimte is voor havens en industrie. Tegelijkertijd is duidelijk dat niet over alle ontwikkelingen binnen de Houtrakpolder gelijktijdig duidelijkheid ontstaat. In 2025 is daarom het Bestuurlijk Overleg Houtrakpolder van start gegaan waarin de ontwikkelingen in samenhang worden besproken.

Eén van de eerste ontwikkelingen die zich voordoet is de inpassing van het 380 kV station A9-Zuid, inclusief een mogelijke aanlanding van Wind op Zee. In het Ontwikkelperspectief Noordzeekanaalgebied is afgesproken dat, als onderdeel van de inpassing van dit nieuwe 380 kV transformatorstation, wordt ingezet op het versterken van het landschap. Waarbij water en bodem en de (on)mogelijkheden voor een toekomstbestendig watersysteem (inclusief mogelijke realisatie piekwaterberging) als belangrijke uitgangspunten gelden. Dit wordt in afstemming gedaan met het Deltaprogramma Centraal Holland.

De projecten

A. Aanleg 380 kV transformatorstation A9 Zuid

Betrokken partijen: TenneT (initiatiefnemer), provincie Noord-Holland, gemeente Haarlemmermeer, gemeente Amsterdam, Hoogheemraadschap van Rijnland (namens de waterbeheerders), Port of Amsterdam, ministerie van IenW, ministerie van EZ, ministerie van KGG, Staatsbosbeheer, Recreatieschap Spaarnwoude.

Kosten en dekking: De kosten worden gedragen door TenneT.

Planning: Volgt.

B. Opstellen Lange Termijn Ontwikkelrichting Houtrakpolder

Betrokken partijen: Provincie Noord-Holland (initiatiefnemer), gemeente Haarlemmermeer, gemeente Velsen, gemeente Amsterdam, Hoogheemraadschap van Rijnland (namens de waterbeheerders), Port of Amsterdam, ministerie van IenW.

In samenwerking met: Staatsbosbeheer, Recreatieschap Spaarnwoude, gemeente Haarlem, TenneT, Rijkswaterstaat.

Kosten en dekking studiefase: De kosten voor de studiefase naar de versterking van het landschap en watersysteem (Uitvoeringsafsprak B) bedragen €0,5 mln. en worden gedekt door de deelnemende partijen.

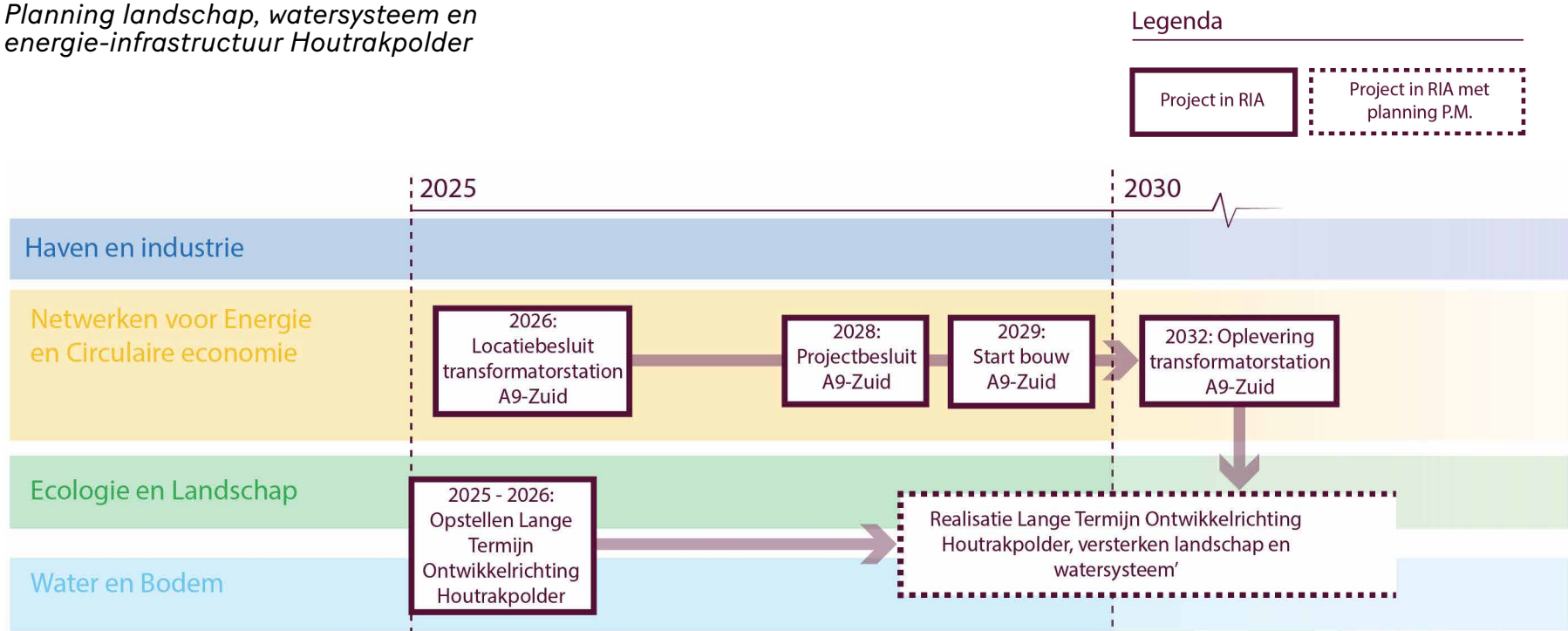
Planning: Start in 2025, oplevering in 2026.

De investeringskosten voor het versterken van het landschap en watersysteem in de Houtrakpolder zijn nog niet bekend. Met het gereedkomen van de 'Lange Termijn Ontwikkelrichting Houtrakpolder' zal hier meer inzicht in komen. Daarmee is niet gezegd dat de bij deze RIA betrokken partijen zich verplichten tot totale realisatie van de Ontwikkelrichting Houtrakpolder. De daadwerkelijke doorontwikkeling zal stapsgewijs plaatsvinden, waarbij per stap wordt gekeken welke (combinatie van) partijen hier (financieel) aan deelnemen. Wel spannen partijen zich in om beschikbare budgetten zodanig in te zetten dat de realisatie van de Ontwikkelrichting Houtrakpolder dichterbij komt.

- Eerste stap: inpassing 380 kV transformatorstation A9 Zuid met bijdrage van TenneT.
- Tweede stap: versterken landschap en watersysteem in nabijheid inpassing 380 kV transformatorstation A9 Zuid met bijdrage uit Gebiedsinvesteringen Netten op Zee.

Maatregelen gerelateerd aan het watersysteem en (piek) waterberging (onder andere: WB 1, WB 2, WB 3) zullen naar alle waarschijnlijkheid verder weg in tijd liggen. Om deze reden worden deze op dit moment niet met een concreet bedrag opgenomen in de Regionale Investeringsagenda. Zodra meer duidelijkheid ontstaat over het tijdspad en de omvang kunnen deze alsnog worden opgenomen. Het is wel logisch dat ook hier in verschillende stappen wordt gewerkt. Dit gesprek kan gevoerd worden in de aanloop naar de volgende actualisatie van het Ontwikkelperspectief Noordzeekanaalgebied.

Planning landschap, watersysteem en energie-infrastructuur Houtrakpolder



Kaart Houtrakpolder

Legenda

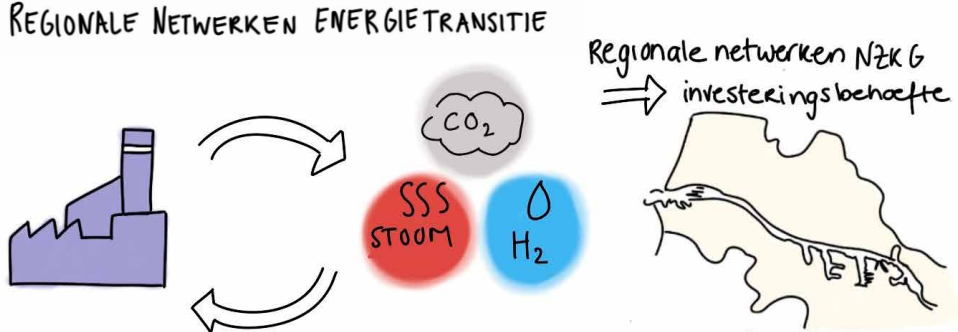
- Hoogspanningsnetwerk
- Houtrakpolder

2.4 Regionale netwerken energietransitie

Voor de verduurzaming van industriële productieprocessen in het Noordzeekanaalgebied stapt de industrie over van gas of kolen naar duurzame energiebronnen, zoals duurzame elektriciteit, waterstof en warmte of stoom. Ook zijn er partijen die kiezen voor het afvangen en transporteren van CO₂. Enerzijds om te transporteren naar gebruikers, bijvoorbeeld vanuit de glastuinbouw, voor bouwmaterialen of synthetische brandstoffen. Anderzijds om ondergronds op te slaan in lege gasvelden onder de Noordzee of elders.

Al deze transitie vragen om een grootschalige uitbreiding van de bestaande infrastructuur én om de aanleg van nieuwe landelijke en regionale netwerken. De beoogde totale infrastructuur is in beeld gebracht in de Cluster Energie Strategie Noordzeekanaalgebied 2024. Voor de benodigde landelijke energie-infrastructuur (waaronder elektriciteit) is financiering deels of geheel geborgd via de reguliere netbeheerders en het Rijk. Dit geldt ook voor het regionale elektriciteitsnetwerk. Wat betreft de realisatie van het H2avennet (het regionale waterstofnetwerk), een CO₂-netwerk NZKG en het Stoomnet Westpoort ligt er nog een investeringsbehoefte. De regionale netwerken voor energietransitie kennen financiële risico's die ertoe leiden dat investeringen niet of in ieder geval moeilijk van de grond komen, bijvoorbeeld vanwege het volloopriscico* van de infrastructuur. Hierna volgt per regionaal netwerk een toelichting.

* Het volloopriscico verwijst naar het risico dat minder afnemers zich aansluiten op het netwerk (door bijvoorbeeld onzekerheid in de vraagontwikkeling), waardoor de onrendabele top voor de investering groter wordt, en de kosten per aansluiting stijgen.



A. Realisatie H2avennet (ES 5A)

De ontwikkeling van de waterstofketen vraagt om grootschalige investeringen in elektrolyse, importterminals (aanbod) en waterstoftransportnetwerken. Het realiseren van een regionaal distributienetwerk voor waterstof is essentieel om de vragende partijen (industrie) met het aanbod te verbinden. Niet alle industriepartijen worden namelijk op basis van de specifieke waterstofbehoefte, direct op het landelijke transportnet aangesloten. In het NKZG wordt daarom met het project H2avennet (initiatief van Firan en Port of Amsterdam) een waterstofdistributienetwerk ontwikkeld in de Amsterdamse haven, inclusief een verbinding met HoogTij. Verdere uitbreiding naar andere gebieden wordt verkend.

Het regionale waterstofnetwerk kent financiële risico's door het volloopriscico. De komende jaren wordt meer duidelijkheid over dit volloopriscico en de daarbij horende onrendabele top verwacht. Voor een tijdige realisatie is financiering hiervan noodzakelijk.

Betrokken partijen: Firan/Alliander en Port of Amsterdam.

Planning: Definitief ontwerp gereed 2026. Realisatie H2avennet 2027-2028.

Kosten: €30 mln.

Dekking: De komende maanden wordt duidelijk welk deel van de investering die gedaan moet worden ongedekt is. Het volloopriscico is hiervan een belangrijk onderdeel.

B. Realisatie regionaal CO₂-netwerk NZKG (ES 8)

Om de reductiedoelstellingen te realiseren voor enkele grote uitstoters van CO₂ in het NZKG is een CO₂-netwerk NZKG noodzakelijk. Dit netwerk biedt tegelijkertijd de kans om vragers en aanbieders van CO₂ met elkaar te verbinden. In 2024 is daarom besloten het CO₂-netwerk NZKG een MIEK-status te geven (Zie ook CES NZKG 2024⁵). Dit geeft aan dat het Rijk dit een belangrijk project vindt voor het behalen van de reductie van CO₂-uitstoot. Echter, een MIEK-status geeft geen garantie voor realisatie, noch zijn er budgetten aan gekoppeld.

De realisatie van een CO₂-netwerk in het NZKG vraagt om grootschalige investeringen in afvanginstallaties, transportnetwerken, opslag en innovaties op hergebruik. Waarbij voor het transportnetwerk zoveel mogelijk gebruik wordt gemaakt van bestaande infrastructuur.

In 2025 is vergunning verleend om een bestaande OCAP-leiding te verlengen, zodat AEB aangesloten kan worden op de in ontwikkeling zijnde CCS (Carbon Capture and Storage)-infrastructuur in de haven van Rotterdam (Aramis en Porthos). Er wordt onderzocht hoe de IJmond hier ook mee verbonden kan worden.

In een latere fase kan ook worden gekeken of het netwerk richting andere potentiële gebruikers binnen de Amsterdamse haven en ten noorden van het NZKG kan worden verlengd.

De betrokken partijen (hieronder genoemd) zijn een aanpak overeengekomen om de verschillende nog ontbrekende tracés van het netwerk in onafhankelijke werkpakketten vorm te geven. Het fundament van het netwerk staat met deze aanpak in de steigers. Naar verwachting zal komende periode de noodzakelijke (financiële) ondersteuning meer vorm krijgen. Dit kan gaan om o.a. instrumenten om tot financiële 'closing' te komen (bijv. volloopriscico bij uitbreiding in de haven, garanties voor gestandaardiseerde contracten).

Het NZKG-netwerk is o.a. afhankelijk van het project Aramis in Rotterdam (CO₂-infrastructuur en opslag). Dit project kent financiële onzekerheden die gemitigeerd moeten worden (buiten de scope van deze RIA), de benodigde investering voor het CO₂-netwerk NZKG kent een afhankelijkheid van o.a. het project Aramis.

Betrokken partijen: Port of Amsterdam, Tata Steel Nederland, Programmabureau NZKG.

In samenwerking met: AEB, OCAP, Petrogas, Ecolog, SeaSeaS, Firan, Gasunie, provincie Noord-Holland, Rijkswaterstaat, gemeenten en het Rijk (o.a. ministeries van KGG en IenW).

Planning (indicatief):

- 2025 – 2028: Voorbereidingsfase (o.a. tracéstudies, onderzoeken, MER, vergunningaanvragen, bestemmingsplannen, enz.)
- 2028 – 2029: Prognose aansluiting AEB op OCAP-leiding
- 2031 – 2032: Prognose ontsluiting TSN
- 2030 – 2032: Prognose ontsluiting andere partijen en CO₂-vragers

Kosten en dekking: Investeringsbehoefte voor de eerste fase: ca. 50-65 mln. Naar verwachting zal in 2026 de noodzakelijke (financiële) ondersteuning meer vorm krijgen.

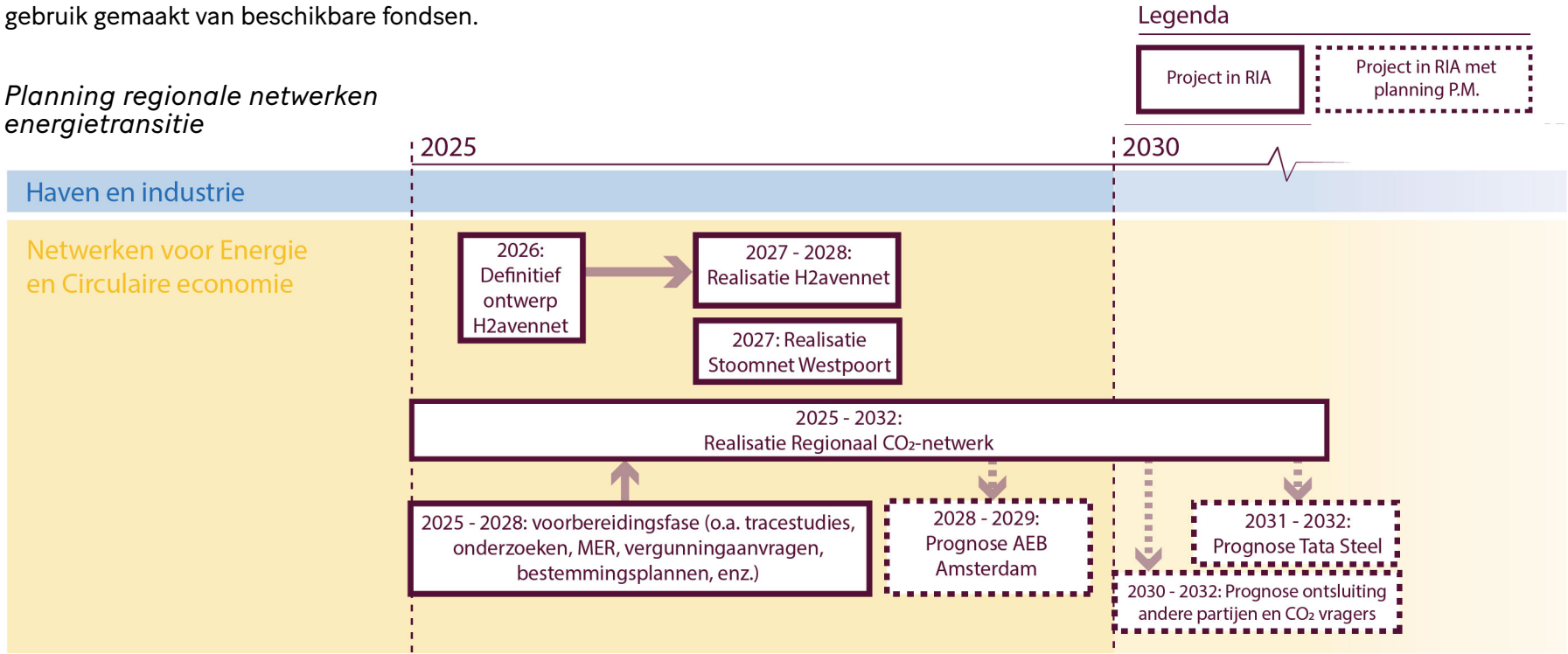
C. Realisatie Stoomnet Westpoort (ES 11)

Een stoomnet is belangrijk voor de verduurzaming van de industrie in zowel Amsterdam als Zaanstad (pMIEK-project, zie CES NZKG 2024). Bovendien is een stoomnet wenselijk met het oog op netcongestie in dit gebied, omdat het elektrificeren minder nodig maakt.

AEB Amsterdam werkt samen met gemeente Amsterdam, Port of Amsterdam en Argent Energy aan een lokaal stoomnet in het Westelijk Havengebied, waarbij zij stoom kunnen leveren uit de verbranding van afval aan nabijgelegen industrie. De ontwerpen worden momenteel uitgewerkt.

Voor de financiering van het stoomnet wordt zoveel mogelijk gebruik gemaakt van beschikbare fondsen.

Planning regionale netwerken energietransitie



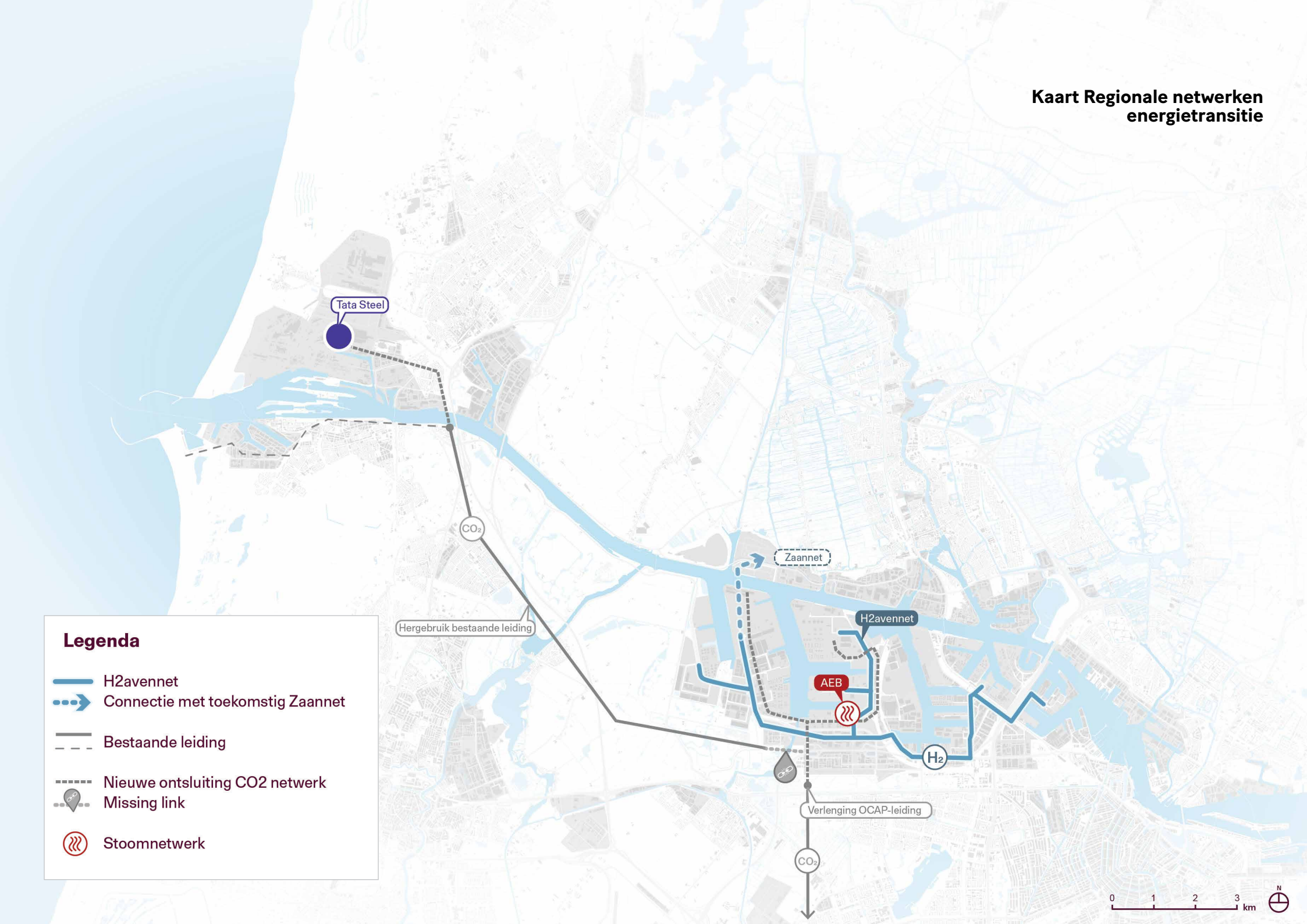
In september 2025 wordt bijvoorbeeld de VEKI-subsidie (Versnelde Klimaatinvesteringen in de Industrie) opnieuw aangevraagd. Na besluitvorming over deze subsidie is er meer duidelijkheid over de (niet) gedekte investering voor de realisatie van het stoomnet.

Betrokken partijen: AEB Amsterdam (stoomaanbod), Argent Energy (stoomvraag), gemeente Amsterdam, Port of Amsterdam.

Planning: Realisatie in 2027.

Kosten en dekking: Na duidelijkheid over het al dan niet verkrijgen van de VEKI-subsidie is er meer duidelijkheid over kosten en dekking.

Kaart Regionale netwerken energietransitie



2.5 Transitiefonds verplaatsing Zaanse (voedings) industrie

Binnen de gemeenten in de NZKG-regio speelt de verduurzaming van de industrie een cruciale rol in het behalen van nationale en regionale klimaatdoelstellingen. De industrie is verantwoordelijk voor circa 30% van de totale CO₂-uitstoot in Nederland. De nationale ambitie is om de CO₂-uitstoot in 2030 te halveren en in 2050 volledig CO₂-neutraal en circulair te zijn.

Rondom de Zaan is al meer dan 250 jaar bedrijvigheid voor de voedingsmiddelen- en maakindustrie. Momenteel gaat het grofweg om een tiental bedrijven met 15 fabriekslocaties. Bedrijven in de voedingsmiddelenindustrie zitten vaak aan de Zaan, maar ook in binnenstedelijk gebied. Dit maakt verduurzaming op de bestaande locaties ingewikkeld, kapitaalintensief en soms niet toekomstbestendig. Verplaatsing van deze bedrijven kan dan de enige optie zijn.

Idealiter vinden genoemde verplaatsingen binnen het NZKG plaats. Er is veel specifieke kennis, innovatie en werkgelegenheid met deze industrie gemoeid en het cluster draagt bij aan de nationale autonomie. Het cluster profiteert in het NZKG van agglomeratievoordelen door elkaars nabijheid, een pool van gespecialiseerd personeel en Research & Development centra.

De uitstoot van bedrijven kan aanzienlijk worden verminderd door de bedrijven te verplaatsen naar energie-efficiënte locaties in het NZKG met toegang tot duurzame energiebronnen zoals waterstof, restwarmte en groene stroom. Daarnaast kan het ook kansen bieden om netcongestie te verminderen en stikstofruimte efficiënter te benutten, wat vergunningverlening kan versnellen. Het vrijkomende terrein biedt ruimte voor functies die beter passen bij het binnenstedelijk karakter, en leidt tot een verbeterde leefomgeving vanwege de verminderde milieubelastende bedrijvigheid.

De verplaatsing van deze bedrijven komt momenteel niet van de grond vanwege meerdere knelpunten:

- Om verschillende redenen hebben bedrijven moeite om de verplaatsing zelf haalbaar te maken. Gemeenten beschikken niet over voldoende middelen om bedrijven hierbij te helpen. Projectontwikkelaars lopen aan tegen een beperkt rendementsperspectief.
- Het verplaatsen van industriële bedrijven vraagt een andere aanpak dan bij niet-industriële partijen, mede omdat bedrijven operationeel moeten blijven tijdens de verplaatsing.
- Huidige en in ontwikkeling zijnde subsidieregelingen zijn vooral toegesneden op verduurzaming van de industrie op de huidige locatie en niet op nieuwe locaties. Geschikte alternatieve vestigingslocaties met benodigde milieucategorie zijn schaars en/of moeilijk te ontwikkelen.

Transitiefonds

Omdat verduurzaming van de industrie nu vaak dreigt vast te lopen op bovenstaande onderwerpen, onderzoeken het Programmabureau NZKG, het ministerie van KGG (Directie Verduurzaming Industrie), de gemeente Zaanstad en Port of Amsterdam of een Transitiefonds Verplaatsing Industrie, in combinatie met het verkennen van kansrijke locaties in het NZKG, een oplossing biedt.

De businesscase van verplaatsing van industrie is doorgaans zeer kapitaalintensief en zal hoe dan ook grotendeels door de bedrijven zelf gedragen moeten worden. Uitgangspunt is dat de scope van het transitiefonds beperkt blijft tot het stimuleren van verduurzaming middels strategische herhuisvesting binnen het NZKG. Een transitiefonds kan gefinancierd worden met een gezonde mix van (bestaande) publieke en private middelen.

Dat het wel degelijk mogelijk is om binnen het NZKG tot een succesvolle verduurzaming en verplaatsing te komen, bewijst Bunge met haar nieuwe fabriek die op HoogTij wordt gerealiseerd. Ook Bunge heeft echter te maken met een niet-sluitende businesscase.

Een transitiefonds kan aansluiten op:

- De Uitvoeringsagenda NZKG (actie verduurzaming Zaanse voedingsindustrie).
- De werkgroep Toekomstbestendige industrie Zaanstad bestaande uit het ministerie van KGG (Directie Verduurzaming Industrie), het Programmabureau NZKG, de gemeente Zaanstad en Zaanstad Food Makers.
- De landelijke pilot 'Safe Haven' op HoogTij wordt momenteel nader uitgewerkt door Alliander, het Programmabureau NZKG en het ministerie van KGG. Deze heeft als doel om aanbodgericht infrastructuur (stroom, restwarmte, drinkwater) te ontwikkelen rondom uit te geven kavels voor de industrie. Dit creëert een gunstig vestigingsklimaat op HoogTij voor te verplaatsen industrie.
- De RIA prioriteit 'Benutten vrijkomende, strategische grondposities Westpoort en HoogTij' (SG 1).

De projecten

A. Verkenning verplaatsings- en financieringsbehoefte

Deze verkenning richt zich op:

- Nader inzicht verkrijgen in het aantal en type bedrijven binnen de Zaanse voedingsindustrie voor wie verplaatsing het meest haalbare verduurzamingsscenario is.
- De economische levensvatbaarheid van de bedrijven, de bereidheid tot co-investering en eventuele resterende financieringsbehoefte.
- De mate waarin verplaatsing van het bedrijf binnen NZKG bijdraagt aan regionale doelen.
- De mate waarin de bedrijven voldoen aan de randvoorwaarden voor verplaatsing binnen het NZKG (bijv. havengebondenheid, bijdragen aan ET en/of circulaire activiteiten).
- Overige factoren die de haalbaarheid van verplaatsing van de bedrijven beïnvloeden.

Betrokken partijen: Gemeente Zaanstad, ministeries van KGG (Directie Verduurzaming Industrie) en EZ, Programmabureau Noordzeekanaalgebied (team Verduurzaming Industrie/ Energietransitie (VI/ET)).

Planning: De verkenning zal in 2025 worden voorbereid en in 2026 worden uitgevoerd.

Kosten: Ongeveer €50.000, naast inzet van bovengenoemde betrokken partijen.

NB. Hoogte budget, beschikbaarheid financiële middelen en personele capaciteit worden met deelnemende partijen afgestemd. Op dit moment is nog geen dekking geregeld.

B. Locatiestudie

- Inventarisatie van potentiële en haalbare vestigingslocaties binnen NZKG, nieuw en heruitgeefbare kavels.
- Beschikbaarheid van duurzame energiebronnen, industriewater en andere randvoorwaarden voor vestiging van voedingsindustrie (b.v. stikstofruimte).
- Inventarisatie van kosten die gepaard gaan met het uitgeefbaar maken van de betrokken kavels.

Betrokken partijen: Gemeente Zaanstad, Port of Amsterdam, Programmabureau Noordzeekanaalgebied (team VI/ ET), provincie Noord-Holland, ministeries van KGG (Directie Verduurzaming industrie) en EZ.

Planning: De verkenning zal in 2025 worden voorbereid en in 2026 worden uitgevoerd.

Kosten: Voornamelijk in te brengen personele capaciteit van de betrokken partijen.

NB. Beschikbaarheid personele capaciteit wordt met deelnemende partijen afgestemd. Op dit moment is er nog geen dekking geregeld.

C. Operationalisering transitiefonds

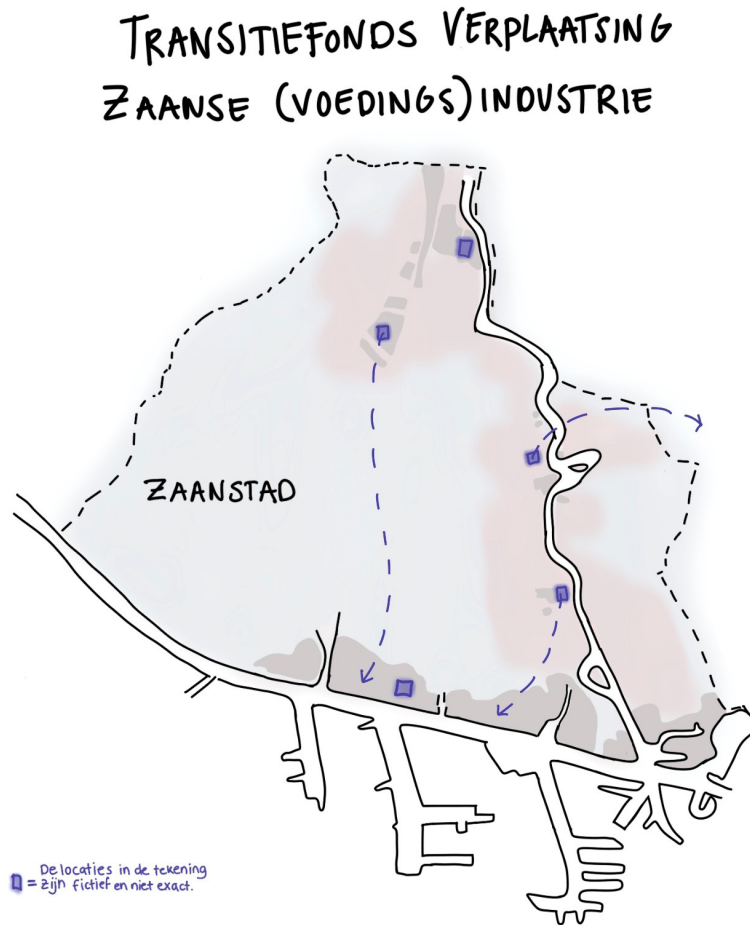
- Verkennen van bestaande en nieuwe publieke en private financieringsmogelijkheden (o.a. blended finance structuren).
- Verkennen en vaststellen gewenste elementen van het transitiefonds, zoals:
 - Subsidies.
 - Revolverende leningen (voor bedrijven die verplaatsen, terug te betalen uit toekomstige opbrengsten).
 - Garanties: om risico's van private investeerders af te dekken.
 - Grondfonds: voor aankoop en herontwikkeling van strategische locaties.
- Financiële en juridische basisfonds uitwerken.
- Ontwikkelen van een governance-structuur voor het transitiefonds.
- Lancering fonds.

Betrokken partijen: Gemeente Zaanstad, ministerie van KGG (Directie Verduurzaming Industrie), ministerie van EZ, Port of Amsterdam, Programmabureau Noordzeekanaalgebied (team VI/ ET).

Planning: Verkenning in 2026, operationaliseren en lanceren fonds 2027

Kosten: Proceskosten operationalisatie (o.a. financieel-juridische expertise, advies governance-structuur) €200.000 (indicatief), grootte fonds afhankelijk van verplaatsings- en financieringsbehoefte.

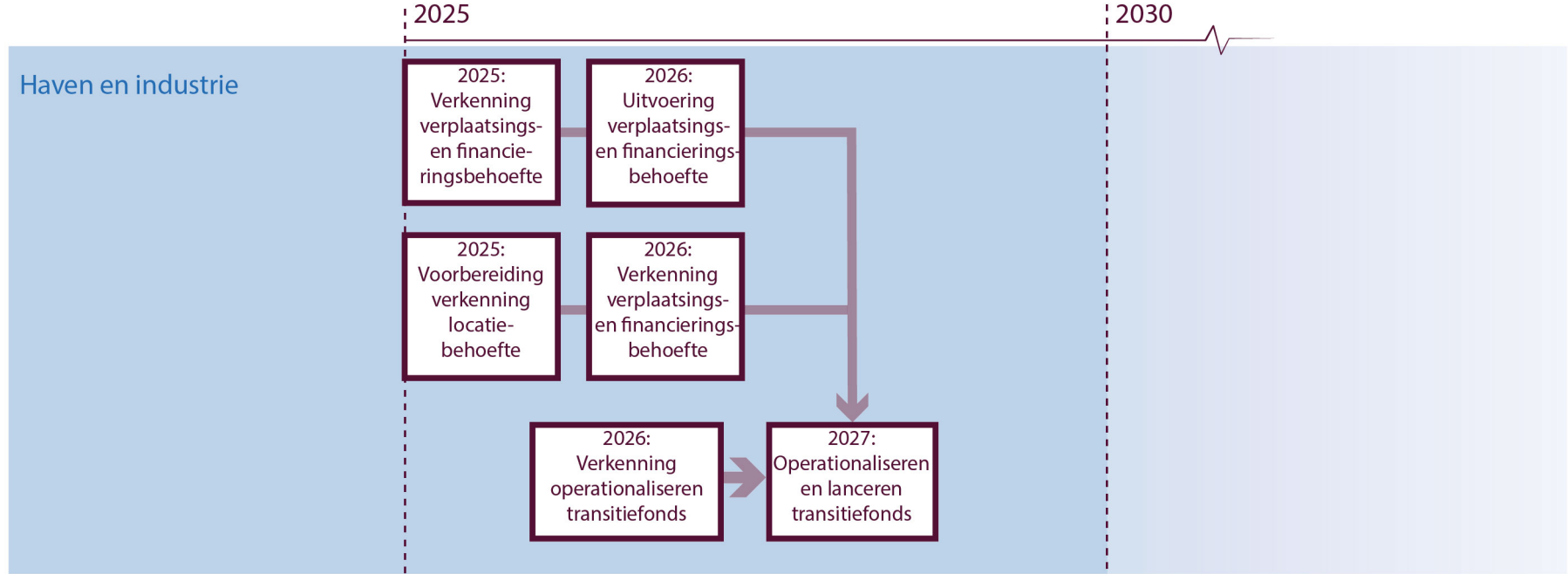
NB. Hoogte budget, beschikbaarheid financiële middelen en personele capaciteit worden met deelnemende partijen afgestemd. Op dit moment is er nog geen dekking geregeld.



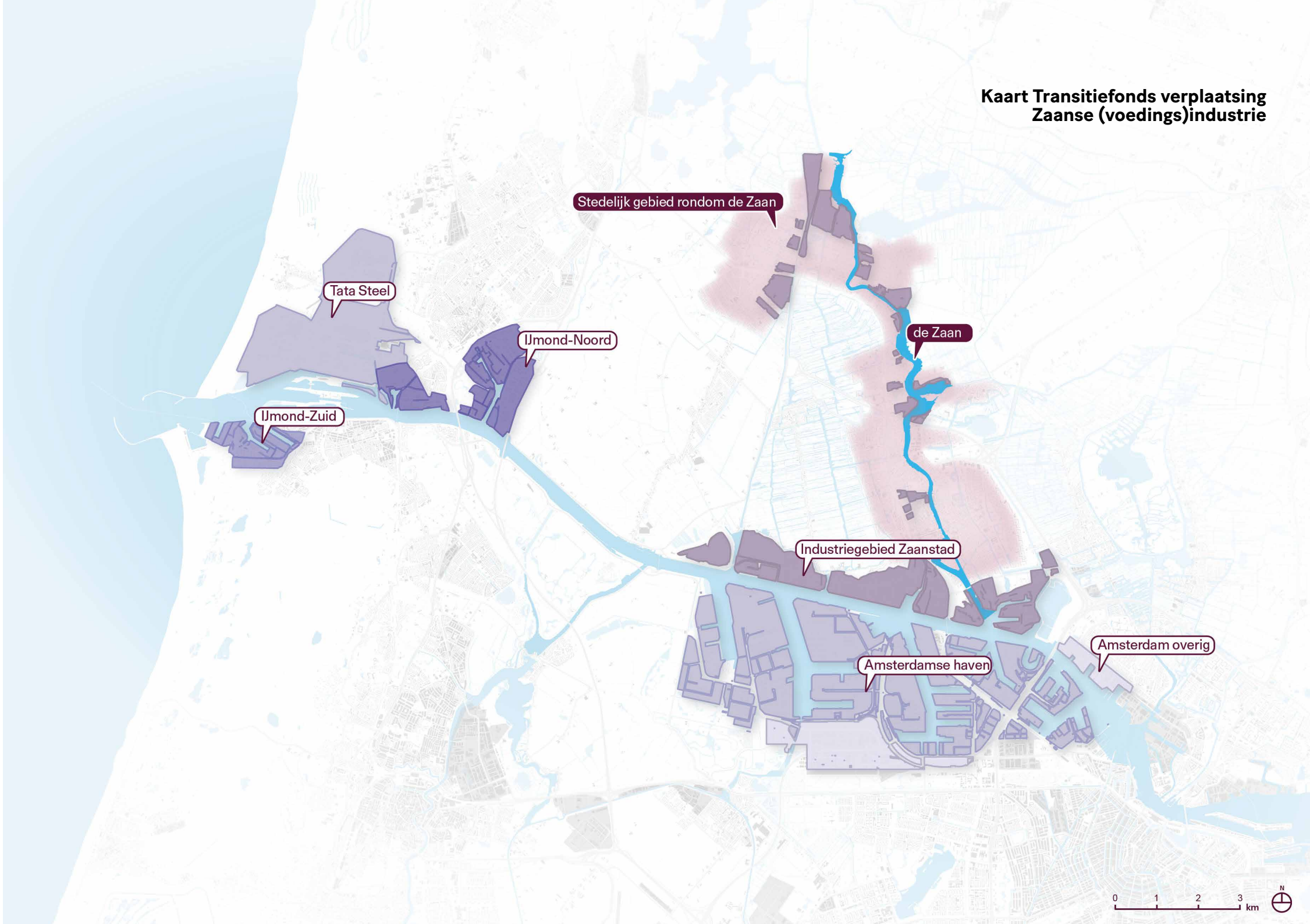
Planning transitiefonds verplaatsing
Zaanse (voedings)industrie

Legenda

Project in RIA



Kaart Transitiefonds verplaatsing
Zaanse (voedings)industrie



Overige (investerings)- opgaven in het Noordzeekanaalgebied

Overige opgaven en projecten

Naast de in deze Regionale Investeringsagenda opgenomen projecten zijn er meerdere opgaven waarvan de investeringsbehoefte op andere wijze is ingevuld. Projecten met een beleidsmatige focus worden doorgaans gedekt vanuit de reguliere capaciteit en middelen van de betrokken partijen. Daarnaast zijn er fysieke projecten waarvan de financiering is ondergebracht bij de verantwoordelijke organisatie(s), zoals het onderhoud van de vaargeul door Rijkswaterstaat of de realisatie van transformatorstations door TenneT. Hoewel deze projecten niet in de RIA zijn opgenomen, vormen zij een belangrijk fundament voor een toekomstbestendig Noordzeekanaalgebied.

Beleid Omgevingsveiligheid Westpoort

Projecten met een beleidsmatige focus zoals 'Beleid Omgevingsveiligheid Westpoort' welke geen substantiële investeringen vereisen, zijn niet opgenomen in deze RIA, maar zijn randvoorwaardelijk voor de (transitie)opgaven in het gebied.

Wateropgaven in Centraal Holland

Ook de wateropgaven in het Noordzeekanaalgebied zijn, met uitzondering van de mogelijke (piek)waterberging in de Houtrakpolder, niet opgenomen als prioritaire investeringsopgave in deze RIA 1.0. Besluitvorming vindt in deze fase elders plaats. Dit terwijl meerdere projecten uit de Uitvoeringsagenda gericht zijn op noodzakelijk te nemen maatregelen om het watersysteem robuust te maken. Maatregelen die de komende jaren wel degelijk een substantiële investeringsbehoefte met zich meebrengen. Het Maatregelenpakket Centraal Holland bevat maatregelen zoals een nieuw gemaal op een tweede locatie in het gebied en maatwerk om water regionaal/lokaal te bergen, ook als onderdeel van grootschalige gebiedsontwikkelingen. Uitgangspunt is een vernieuwd Gemaal IJmuiden. Vanuit de Uitvoeringsagenda NOVEX-NZKG wordt de voortgang van deze cruciale wateropgaven nauw gevolgd en waar mogelijk ondersteund.

Gebiedsinvesteringen Netten op Zee

De ruimtelijke impact van de energietransitie is groot en vormt een gezamenlijke verantwoordelijkheid van Rijk en regio. Ter compensatie van de ruimtelijke impact van deze energie-infrastructuur stelt het Rijk middelen beschikbaar voor het versterken van de leefkwaliteit in de omgeving van aanlandlocaties Wind op Zee: Gebiedsinvesteringen Netten op Zee. In totaal wordt er in het Noordzeekanaalgebied €99 mln. beschikbaar gesteld, verdeeld over twee tranches.

Het Ontwikkelperspectief NOVEX-NZKG vormt hierbij het vertrekpunt en legt de koppeling tussen de ruimtelijke inpassing van de energietransitie en het behoud en versterken van de kwaliteit van de leefomgeving. De samenwerkende partners aan de NOVEX-NZKG hebben de Gebiedsinvesteringen Netten op Zee dan ook ingezet om in het NZKG de natuur en fysieke leefomgeving te versterken en voor het bevorderen van de (duurzame) energietransitie en de regionale economie. In een concept-regioplan is vastgelegd dat de inzet vooral plaatsvindt in de IJmond, maar ook in de Houtrakpolder (Haarlemmermeer) en in Zaanstad, in lijn met de gezamenlijke regionale koers uit het ontwikkelperspectief.

De verdeling van de tweede tranche wordt naar verwachting eind 2025 afgerond, waarna in Q1 2026 de bestuurlijke ondertekening kan plaatsvinden.

RIA 1.0 en vervolg

RIA

Bij de invulling van de RIA, constateerden betrokkenen dat op dit moment voor een beperkt aantal projecten een concreet investeringsinzicht beschikbaar is. In het NZKG bevinden veel prioritaire investeringsopgaven zich nog in de voorbereidende fase. Waarbij vaak wel duidelijk is welk procesgeld er nodig is en welke partijen met elkaar om de tafel gaan, maar het nog onduidelijk is om welke concrete investeringen het gaat en hoe deze verdeeld worden. De komende jaren ontstaat hierin meer inzicht. Om die reden spreken we van de RIA 1.0, zodat er ruimte blijft voor herijking, gekoppeld aan de herijkingscyclus van het Ontwikkelperspectief NOVEX-NZKG en de Uitvoeringsagenda. Op deze manier kan de RIA beter tot recht komen als investeringsbeleidsinstrument.

Mid-term review Uitvoeringsagenda NOVEX-NZKG

Om goed inzicht te blijven houden op de voortgang van de Uitvoeringsagenda NOVEX-NZKG (2025-2029), wordt in 2026 een mid-term review van de belangrijkste projecten uitgevoerd als voorbereiding voor een bestuurlijk gesprek over de voortgang. De review biedt inzicht in de uitvoering van de projecten, identificeert eventuele knelpunten en vormt de opmaat voor de actualisatie van het Ontwikkelperspectief NOVEX-NZKG in 2027.

Nieuwe handreiking RIA

Het ministerie van VRO, de opdrachtgever van de NOVEX-en, ontwikkelt parallel aan dit proces een nieuwe handreiking voor de regionale investeringsagenda's. De RIA NZKG vormt als best practice een goede basis voor de nieuwe handreiking. Deze is eind 2025 gereed, na vaststelling van RIA NZKG 1.0. Mochten aanpassingen in deze RIA NZKG nodig blijken, dan zal de huidige versie hierop worden aangepast en afgestemd in het bestuurlijk proces.

Legenda

PIO 1: Stedelijke vernieuwing IJmond

- Buurten met leefbaarheidsscore lager dan 5
- Stedelijke vernieuwingsopgave

PIO 2: Voldoende havenruimte voor toekomst haven en industrie

- Projecten in havens
- Benutten vrijkomende grondposities

PIO 3: Landschap, watersysteem en energie-infrastructuur

- Hoogspanningsnetwerk
- Houtrakpolder

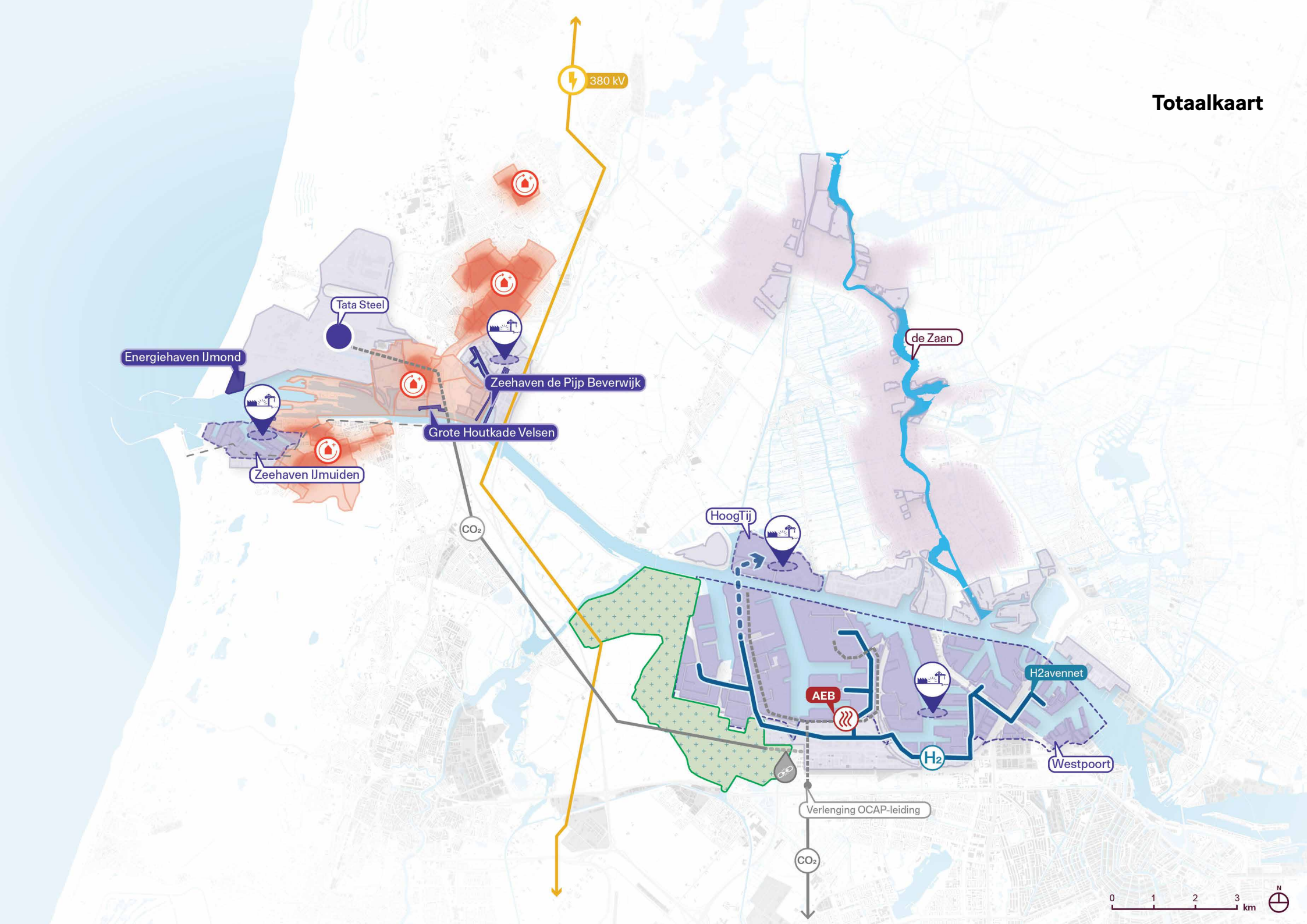
PIO 4: Regionale netwerken energietransitie

- H2avennet
- Connectie met toekomstig Zaannet
- Bestaande leiding
- Nieuwe ontsluiting CO2 netwerk
- Missing link
- Stoomnetwerk

PIO 5: Transitiefonds verplaatsing Zaanse (voedings)industrie

- de Zaan
- Stedelijk gebied rondom de Zaan
- Industriegebieden

Totaalkaart





Bestuurlijke verantwoording

Bestuurlijk verantwoordelijk voor de Regionale Investeringsagenda NZKG:

Vincent Karremans Minister van Economische Zaken
Esther Rommel Gedeputeerde Provincie Noord-Holland

Op 1 december 2025 is ingestemd met dit product door de publieke partijen van het Bestuursplatform NZKG, de bestuurlijke opdrachtnemer van de NOVEX-aanpak NZKG:

Esther Rommel Gedeputeerde provincie Noord-Holland/ voorzitter
Anouk Gielen Gedeputeerde provincie Noord-Holland
Hester van Buren Wethouder gemeente Amsterdam
Suzanne Klaassen Wethouder gemeente Beverwijk
Beryl van Straten Wethouder gemeente Haarlemmermeer
Aad Schoorl Wethouder gemeente Heemskerk
Jeroen Verwoort Wethouder gemeente Velsen
Stephanie Onclin Wethouder gemeente Zaanstad
Bart Sattler Regio ambassadeur, ministerie van EZ
Michiel van Kruiningen Directeur Maritieme Zaken, ministerie van IenW

Dit product is op 1 december 2025 onderschreven door de private partijen in het Bestuursplatform NZKG, de bestuurlijke opdrachtnemer van de NOVEX-aanpak NZKG:

Koen Overtoom CEO Port of Amsterdam
Tjeerd van der Voorn Directeur Zeehaven IJmuiden
Albert Kassies Director New Energy Tata Steel

Dit product is bestuurlijk voorbereid in de Bestuurscommissie Ruimte NZKG:

Esther Rommel Gedeputeerde provincie Noord-Holland/ voorzitter
Steven van Weyenberg Wethouder gemeente Amsterdam
Ali Bal Wethouder gemeente Beverwijk
Beryl van Straten Wethouder gemeente Haarlemmermeer
Ani Zalinyan Wethouder gemeente Heemskerk
Jeroen Verwoort Wethouder gemeente Velsen
Stephanie Onclin Wethouder gemeente Zaanstad
Bart Sattler Regio ambassadeur, ministerie van EZ
Michiel van Kruiningen Directeur Maritieme Zaken, ministerie van IenW
Alexia Michel Afdelingshoofd Zeehavens, ministerie van IenW
Maarten Neelis Plaatsvervangend directeur Verduurzaming Industrie, ministerie van KGG

Mattie Busch Directeur Netwerkontwikkeling Midden Nederland en West Nederland Noord, Rijkswaterstaat

Bea de Buissonjé Lid Dagelijks Bestuur Waterschap Amstel, Gooi en Vecht

Klazien Hartog Hoogheemraad bij Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier

Harry Kortman Hoogheemraad bij Hoogheemraadschap van Rijnland

Koen Overtoom CEO Port of Amsterdam
Tjeerd van der Voorn Directeur Zeehaven IJmuiden
Albert Kassies Director New Energy Tata Steel

Colofon

Kernteam:

Ellen van Heest	Projectleider NOVEX-NZKG
Marlieke Heck	Rijkstrekker NOVEX-NZKG
Yolanda van Diepen	Projectsecretaris NOVEX-NZKG
Jennifer Bouman	Medewerker NOVEX en Verduurzaming Industrie
Mila van Rijs	MRA-trainee
Willem Moolenbeek	MRA-trainee

Dit product is tot stand gekomen met bijdragen van:

Annebel Dahmen – te Pas	Port of Amsterdam
Astrid Schouten	Tata Steel Nederland
Boris Buffing	Provincie Noord-Holland
Corien de Vries-Kuiper	Deltaprogramma Centraal Holland
Daniëlle Strating	Programmabureau NZKG
Debby Kostandy	Gemeente Velsen
Donald Voskuil	Tata Steel Nederland
Erwin de Groot	Hoogheemraadschap van Rijnland
Estée Heg	Gemeente Heemskerk
Frank van de Lustgraaf	Gemeente Zaanstad
Freek Willems	Gemeente Haarlemmermeer
Hans van Wijk	Gemeente Amsterdam
Hugo Hegeman	Ministerie van IenW
Ingrid Post	Programmabureau NZKG
Ivon Soldaat	Provincie Noord-Holland
Joep Beentjes	Gemeente Heemskerk
Joost Dunselman	Gemeente Zaanstad
Koen de Korte	Ministerie van IenW
Lara Depla	Ministerie van KGG
Lennart Pompe	Port of Amsterdam

Met steun van:

PosadMaxwan:
Jos Kenter
Siene Swinkels

Lousanne Boeijen
Maaïke Wever
Marcel Steeman
Marjemme van Poelgeest
Mark Lammertink
Mirte Rozemond
Nathan Vos
Nelleke Beerman
Rob Koeze
Rob Stapersma
Rutger Oorsprong
Saskia Hoogstraten
Stijn Verwoest
Tom de Groot
Willemijn Streutker
Wouter Hol

Programmabureau NZKG
Programmabureau NZKG
Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier
Programmabureau NZKG
Gemeente Haarlemmermeer
Gemeente Zaanstad
Programmabureau NZKG
Programmabureau NZKG, Provincie Noord-Holland
Waternet/ Waterschap Amstel, Gooi en Vecht
Gemeente Beverwijk
Port of Amsterdam
Gemeente Amsterdam
Ministerie van KGG
Rijkswaterstaat
Deltaprogramma Centraal Holland
Gemeente Beverwijk

Eindnoten

1. Ontwikkelperspectief Noordzeekanaalgebied (2023)
2. Uitvoeringsagenda NOVEX-NZKG 2025-2029 (2024)
3. Zie de website van de Leefbaarometer voor meer informatie:
<https://www.leefbaarometer.nl>
4. Tranche 1: Regioplan Gebiedsinvesteringen Netten op Zee Tranche 1 (2024)
5. Cluster Energie Strategie Noordzeekanaalgebied 2024 (2024)



NIZKG
noordzeekanaalgebied