

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Provinciale Staten van Noord-Holland
door tussenkomst van de statengriffier mw. drs. K. Bolt
Dreef 3, tweede etage
2012 HR HAARLEM

Gedeputeerde Staten

Uw contactpersoon

mw. A.P.J. Been-Visser
BEL/IOT

Telefoonnummer +31235143466

beenap@noord-holland.nl

1 | 5

Betreft: Energiehaven IJmond

Geachte leden,

Ter uitvoering van art.167, tweede lid, van de Provinciewet (inzake de actieve informatieplicht) brengen wij u het volgende besluit van ons college ter kennis:

1. Met het Rijk, TATA Steel IJmuiden BV, Zeehaven IJmuiden NV, Havenbedrijf Amsterdam NV en de gemeente Velsen het convenant Energiehaven IJmond aan te gaan;

1 Achtergrond

In de visie Noordzeekanaalgebied 2040 hebben we de ambitie uitgesproken om het gebruik van fossiele brandstoffen verder terug te dringen. De ontwikkeling van de Energiehaven kan hier een belangrijke rol in spelen. Binnen de regio zijn al diverse windparken gebouwd, waardoor de regio inmiddels een sterke positie op de markt heeft verworven. Het versterken van het offshore windcluster draagt bij aan de versterking van de internationale concurrentiepositie van de MRA. Tevens levert de bouw en het onderhoud van windmolenparken werkgelegenheid en toegevoegde waarde op in het Noordzeekanaalgebied.

Om op deze kansen in te spelen hebben het Havenbedrijf Amsterdam NV, TATA Steel IJmuiden BV, Zeehaven IJmuiden NV en de AYOP een conceptplan ontwikkeld om van het baggerdepot Averijhaven een energiehaven te maken gericht op de offshore wind, de ontmanteling van olie en gasplatforms en de overslag van natte bulk. Omdat dit plan weinig voortgang boekte hebben de gemeente Velsen, Havenbedrijf Amsterdam NV, Zeehaven IJmuiden NV onder regie van de Provincie dit plan in 2017 verder opgepakt.

Op dit moment is de bestemming voor de Averijhaven een lichterlocatie. Als een zeeschip te diep steekt om het kanaal op te varen wordt een gedeelte van de lading uit een zeeschip gehaald voor de sluizen, dit heet lichten. Het zeeschip ligt dan vast aan palen in het water en daarnaast komt een binnenvaartschip te liggen waar de lading in over wordt geslagen. De Averijhaven staat in het MIRT als project "Lichten buitenhaven IJmuiden". Dit MIRT project is enerzijds

Verzenddatum

21 APR. 2020

Kenmerk

1182778/1383269

Uw kenmerk

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143

Dreef 3
2012 HR Haarlem
www.noord-holland.nl
Kvk nummer 34362354
Btw nummer NL.0010.03.124.B.08

gebaseerd op een onderzoek naar de nautische veiligheid van de huidige lichterlocatie. Het passeren van grote schepen (bulk/containers) in de IJ-geul naast de schepen die worden gelichter, is nautisch onveilig. Daarom is er voor gekozen om na het ontmantelen van het baggerdepot in de Averijhaven een veilige lichterlocatie te maken.

1.1 Plangebied

Het plangebied ligt buiten het sluizencomplex, direct aan de noordelijke oever van het Noorderbuitenkanaal. Ten westen van het plangebied ligt een duinrand met daarachter het strand. Direct ten noorden en oosten ligt het terrein van TATA Steel. Verder naar het noorden ligt Wijk aan Zee. Het plangebied omvat het slibdepot Averijhaven en een terrein van TATA Steel dat in gebruik is als opslag voor bijproducten. Het gebied is over de weg niet ontsloten maar TATA Steel heeft aangegeven dat zij bereid is overpad te verlenen mits de gemeente Velsen, Havenbedrijf Amsterdam NV, Zeehaven IJmuiden NV en de Provincie NH de realisatie en exploitatie van de Energiehaven op zich nemen.



1.2 Convenant baggerdepot Averijhaven

Met het inrichten van de Averijhaven als baggerdepot is in 1996 een convenant over het toekomstig gebruik Averijhaven tussen het Rijk, de gemeente Amsterdam en de gemeente Velsen opgesteld. De ontwikkeling van de Averijhaven naar bedrijventerrein voor o.a. de offshore wind behoort tot de mogelijke ontwikkelingen die beschreven staat in het convenant. Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat moet echter haar huidige MIRT-project wel wijzigen waarbij een het creëren van een veilige lichterlocatie op een andere locatie een voorwaarde is.

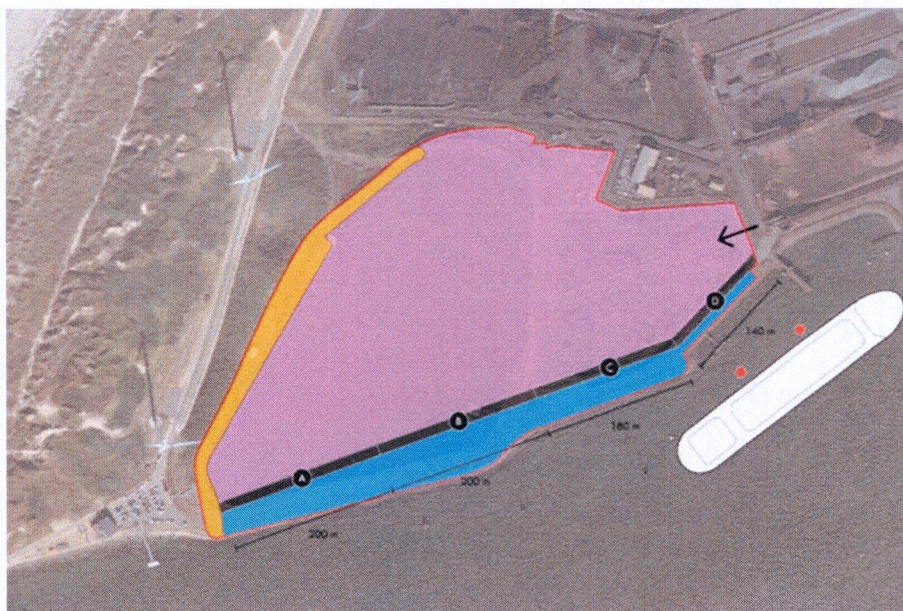
2. Uitwerken haalbaarheid energiehaven en veilige lichterlocatie

Om inzicht te krijgen in de kansen voor de ontwikkeling van het baggerdepot tot Energiehaven hebben de gemeente Velsen, Zeehaven IJmuiden NV, het Havenbedrijf Amsterdam NV, het Rijk, TATA Steel IJmuiden BV en de provincie Noord-Holland gezamenlijk gewerkt aan het verkrijgen van inzicht in de ((milieu)technisch, nautisch veilig en economisch maakbaarheid, en (financiële) haalbaarheid ten aanzien van de ontwikkeling van het slibdepot tot bedrijventerrein voor o.a. offshore wind.

2.1. De volgende vragen zijn positief beantwoord:

- a. De nautische veiligheid kan worden gegarandeerd door het verplaatsen van de lichterpalen in Oostelijke richting net voor de werkhaven van TATA Steel. Dit betekent echter wel dat TATA Steel haar werkhaven zal moeten opgeven en dat de huidige steiger in de werkhaven van TATA Steel wordt vervangen door een kade op een andere locatie. TATA Steel is bereid hieraan mee te werken.
- b. De bagger moet uit het baggerdepot worden verwijderd en de staalslakken kunnen milieutechnisch verantwoord worden verwerkt voor de inrichting van een bedrijventerrein, zo blijkt uit een onderzoek dat de RHDHV is uitgevoerd. Het ministerie van IenW is bereid haar MIRT-project hieraan aan te passen.
- c. De ontwikkeling naar een bedrijventerrein is bedrijfseconomisch mogelijk. Voor een haalbare ontwikkeling van de Energiehaven is het van belang dat het een openbaar bedrijventerrein met kade wordt, dat kan inspelen op de kansen voor de energietransitie zoals de aanleg van windparken en het onderhoud hiervan. Doordat het een openbaar terrein wordt kunnen verschillende markt- en verbredingskansen (meervoudige inzetbaarheid) optimaal worden benut. De ontwikkeling van een openbaar haven terrein met een kade van 560 meter, waarvan 200 meter heavy-duty kade, 380 meter standaard kade (waterdiepte 10,0 meter) heeft de meeste marktkansen. Parallel aan deze kade komt 140 meter kade voor binnenvaartschepen ter vervanging van de werkhaven van TATA. De kosten van deze kade zijn niet meegenomen in de businesscase omdat TATA deze kade betaald.

De lichterpalen worden voor de bestaande steiger voor binnenvaartschepen, de werkhaven, van TATA Steel geplaatst. Het bedrijventerrein heeft de eerste 20 jaar een oppervlakte van ca. 15,7 hectare uitgeefbaar terrein. Feitelijk bestaat het terrein uit het huidige baggerdepot van 13,7 ha van het Rijks Vastgoed Bedrijf en 5,5 ha van TATA Steel, minus de ruimte die nodig is voor de inkassing van de kade. TATA Steel stelt de 5,5 ha voor 20 jaar om niet ter beschikking.



2.2. Businesscase

Op basis van marktgegevens van Zeehaven IJmuiden en Port of Amsterdam is er een businesscase opgesteld met de volgende uitgangspunten:

- Rendement van 3,55 %;
- 20 jaar de beschikking over 5,5 ha terrein van TATA;
- Erfpacht van de rijksgrond voor 50 jaar.

De businesscase laat een onrendabele top zien van € 27.637.882,-. Het ministerie van IenW is bereid deze voor haar rekening te nemen omdat er een veilige lichterlocatie en een haventerrein wordt gecreëerd terwijl de kosten voor het rijk lager zijn dan het oorspronkelijke MIRT- project "Lichten buitenhaven IJmuiden".

2.3. Convenant Energiehaven IJmond

Voor realisatie van de Energiehaven hebben TATA Steel IJmuiden BV, Zeehaven IJmuiden NV, Havenbedrijf Amsterdam BV, het Rijk, de gemeente Velsen en de provincie Noord-Holland met elkaar afspraken gemaakt onder voorbehoud van toestemming van hun bestuursorganen c.q. directies. Het doel van het Convenant is het vastleggen van de afspraken tussen Partijen om te komen tot een go/no go besluit ten aanzien van de aanleg en exploitatie van de Energiehaven IJmuiden.

De genoemde partijen in het convenant kunnen besluiten het project stop te zetten indien:

1. Het niet mogelijk blijkt de milieubelasting gelijk te houden;
2. Eén van de in het Convenant benoemde nadere overeenkomsten niet of niet volledig tot stand komt.

Als de ontwikkeling van de Energiehaven wordt stopgezet dan vervallen de toezeggingen van Partijen, behoudens verplichtingen die reeds in uitvoering zijn gegaan en tot kosten hebben geleid.

Het openbaar maken van de bijlagen van het convenant en de businesscase raken de financiële belangen van de convenantpartijen Energiehaven IJmond, daarom is geheimhouding opgelegd.

3. Entiteit Energiehaven IJmond

Om de concurrentiepositie van het Noordzeekanaalgebied te versterken is een havenautoriteit in het gebied wenselijk. Zo kan het juiste bedrijf op de juiste plaats worden gehuisvest, dezelfde duurzaamheidsmaatregelen in alle havens worden ingevoerd en er één tarief voor de havengelden worden afgesproken. Als eerste stap om tot een havenautoriteit te komen willen de gemeente Velsen, Zeehaven IJmuiden, Port of Amsterdam gezamenlijk een entiteit Energiehaven IJmond oprichten waarbij aan de provincie is gevraagd hieraan deel te nemen. Men ziet de provincie als de partij die geen commerciële belangen heeft waardoor zij de soms tegengestelde belangen van de havenbeheerders kan vertalen naar het algemene belang voor het Noordzeekanaalgebied. Ondanks het feit dat de provincie al de beleidsmatige regie voert in het Noordzeekanaalgebied kan zij door deelname aan de entiteit Energiehaven een cruciale rol spelen om de havens ook operationeel te laten samenwerken. Deze positie kan zij op een andere wijze niet invullen.



Ook subsidie geven is in dit geval niet wenselijk omdat de subsidie wordt verrekend met rijksbijdrage aan de onrendabele top. Ook kan zij met het geven van subsidie geen directe invloed uitoefenen aan de samenwerking tussen de havenbeheerders.

Daarom wordt voorgesteld de deelname aan de entiteit verder uit te werken waarbij wordt gedacht aan de volgende verdeling van de aandelen:

Port of Amsterdam	48%
Gemeente Velsen	13%
Zeehaven IJmuiden	13%
Provincie N-H	26%

4. Voorbereiding realisatie Energiehaven IJmond

Ter voorbereiding van de daadwerkelijke realisatie Energiehave IJmond moeten er op korte termijn werkzaamheden worden uitgevoerd om in te kunnen spelen op de bouw van de windmolenparken t.w. :

1. Oprichten consortium;
2. Financiering consortium (bij voorkeur in lijn met businesscase);
3. Aanleg kade en haventerrein;
4. NRD/MER en Bestemmingsplan.

De beoogde partijen van de entiteit Energiehaven IJmond hebben hier gezamenlijk € 1.500.000,- voor uitgetrokken. De kosten worden verdeeld volgens de beoogde verdeling van de aandelen. Dit betekent voor de provincie een bijdrage van € 395.000,- . Deze kosten kunnen uit de reserves "Havencomplexen" worden betaald. Indien dit bedrag niet voldoende blijkt te zijn kan dit bedrag, na goedkeuring van alle convenantspartijen, worden verhoogd naar € 3 miljoen. De kosten worden verdeeld volgens de beoogde verdeling van de aandelen. Indien er een go wordt gegeven, worden de gemaakte kosten verrekend met de entiteit Energiehaven.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,



provinciesecretaris

R.M. Bergkamp



voorzitter

A.Th.H. van Dijk

1 bijlage:

Convenant Energiehaven IJmond