

Advies aan Provinciale Staten

Uw contactpersoon
M.C.H. van Boheemen
AD/STG

Doorkiesnummer +31 235144628
boheemenm@noord-holland.nl

Tbv Statenvergadering d.d. 19-12-2022
Commissie Mobiliteit en
Bereikbaarheid
Datum commissievergadering 1-12-2022

13 december 2022 1|16

Onderwerp:
Voordracht 65, Nota Zeehavens Noord-Holland

De commissie Mobiliteit en Bereikbaarheid adviseert:

De Voordracht Nota Zeehavens Noord-Holland als bespreekstuk door te geleiden naar de Statenvergadering van maandag 19 december 2022.

Uittreksel concept-verslag commissie M&B 1-12-2022:

4. 4 A-agenda Noordzeekanaalgebied (NZKG) en (Zee)havens

4a. Zeehavens: Nota Zeehavens Noord-Holland (A-agenda M&B 01-12-2022)

Het College van GS heeft de concept Nota Zeehavens Noord-Holland vastgesteld en aangeboden aan Provinciale Staten ter besluitvorming. In deze nota wordt de gewenste ontwikkelrichting voor de zeehavens in het Noordzeekanaalgebied en de zeehaven van Den Helder beschreven. Het dient als vertrekpunt voor de provinciale inzet in samenwerkingsverbanden zoals NOVEX-NZKG en de Ontwikkeling Maritiem Cluster Den Helder de komende jaren.

De voordracht wordt geagendeerd voor de PS-vergadering van 19 december a.s.

De **voorzitter** geeft het woord aan de twee sprekers.

Mevrouw **Van den Berg** deelt de uitgangspunten van de visie. Wel ziet zij het karakter van de haven Van Beverwijk wat anders. De Parallelweg na de Velsertunnel is een gebied waar een impuls nodig is, omdat er veel leegstand is. Een aantal jaar geleden heeft Beverwijk de visie Spoorzone ontwikkeld om het hele gebied rond het spoor een impuls te geven, met als uitgangspunt dat wonen en economie hier hand in hand moeten gaan. De haven is op dit moment niet economisch rendabel en heeft hierdoor ook behoorlijk achterstallig onderhoud. Het gebied is in de visie NZKG en in de MRA verstedelijkingsstrategie als transitiegebied

aangewezen. In de Nota wordt gesteld dat transitie als het woningbouw betreft niet vanzelfsprekend is en alleen op de lange termijn zal plaatsvinden. Op dit gebied doorkruist de Nota de visie Spoorzone. De gemeente Beverwijk verzoekt om de structurele gesprekken met de provincie te blijven voeren en om geen kader neer te leggen die transitie voor de korte termijn niet mogelijk maakt.

De heer **Dessing** (FvD) vraagt wat de koppeling van woonfunctie economisch toevoegt aan de functie haven.

Mevrouw **Van den Berg** licht toe dat dieper de haven in zware bedrijvigheid plaatsvindt, maar verder naar de Parallelweg toe gaat het meer om winkelpanden en dergelijke. In de stukken van de provincie wordt dit gebied echter nog steeds als zware bedrijvigheid aangemerkt. Beverwijk wil het gebied integraal bekijken om zodoende de economische waarde van de haven te versterken. Volgens onderzoeken lijkt woningbouw mogelijk zonder dat de bedrijvigheid van de haven wordt aangetast.

De heer **Steeman** (D66) heeft begrepen dat mevrouw Van den Berg al gesprekken heeft gevoerd met de provincie. Kan zij een samenvatting geven van hoe deze gesprekken zijn gelopen?

Mevrouw **Van den Berg** zegt dat de gemeente structureel in gesprek is met de provincie over het gebied. De provincie kijkt ook mee naar de onderzoeken die worden gedaan. De Havennota was voor Beverwijk te beperkt en daarom is een bestuurlijk gesprek aangegaan met de provincie. GS is voor een groot deel meegegaan met de gemeente met uitzondering van het stukje “lange termijn” dat Beverwijk er niet in had gewild.

De heer **Terwal** (VVD) constateert dat de provincie toestaat dat de gemeente Beverwijk binnen het plan Spoorzone ruimte krijgt voor woningbouw. Het is begrijpelijk dat Beverwijk het andere deel van het haventerrein ook rendabel wil houden. VVD vindt het belangrijk dat ook de havengebonden activiteiten kunnen plaatsvinden en de vraag is of het een optie is om een nog nadere samenwerking te zoeken met zeehaven IJmuiden om een grotere investering te doen in het havenbedrijf van Beverwijk. Havengebonden bedrijven vertrekken hierdoor wellicht richting Beverwijk waardoor het deel waar geen woningbouw is ook weer rendabel wordt.

Mevrouw **Van den Berg** denkt dat het een optie zou kunnen zijn om samen met haven IJmuiden te gaan. Dit staat echter los van activiteiten op de kop van de haven. Er wordt gekeken naar de mogelijkheid van woningbouw waarbij deze niet ten koste mag gaan van economische activiteiten van de haven.

De heer **Klein** (ChristenUnie) vraagt waarom de provincie woningbouw alleen op de lange termijn ziet en wat de argumenten van Beverwijk zijn om dit ook op de korte termijn mogelijk te maken.

Mevrouw **Van den Berg** denkt dat de provincie een voorzichtige keuze maakt terwijl de gemeente gewend is om scherp aan de wind te varen, omdat het in deze regio altijd knelt.

Mevrouw **Koning** (CDA) meent dat woningbouw dichtbij juist de samenwerking met andere havens compliceert.

Mevrouw **Van den Berg** zegt dat er al zware bedrijvigheid in de haven is. Op papier is ook aan de kop van de haven zware bedrijvigheid, maar in de praktijk zijn dit al winkelpanden. Het idee is om te bekijken of deze woningen kunnen worden en dit zou dus niet ten koste gaan van zware bedrijvigheid.

Statenlid **Kostić** (PvdD) heeft de wethouder horen spreken over gezondheid. Hoe kan deze worden geborgd en welke instrumenten worden hiervoor aangewend?

Mevrouw **Van den Berg** antwoordt dat heel goed naar de contouren wordt gekeken zoals geluid, stof en alle vormen van overlast en normen. Op dit moment wordt de theoretische werkelijkheid vertaald naar de echte werkelijkheid om vast te stellen wat (on)mogelijk is.

De heer **Mangal** (DENK) vraagt welke vervuilende activiteiten van de haven woningbouw in het gebied controversieel maken en welke activiteiten echt een gevaar voor de volksgezondheid zijn.

Mevrouw **Van den Berg** wijst naar verderop in de haven waar zware bedrijvigheid met bepaalde milieucontouren zit. Op dit moment wordt onderzocht waar het gevaar ligt en of normen zouden worden overschreden.

De heer **Mangal** (DENK) verwijst naar de situatie in Amsterdam waar wordt overwogen om cruiseschepen tegen te houden in IJmond, omdat er anders een probleem is met bouw vlak bij de haven. Dit probleem zou wellicht ook kunnen spelen in Beverwijk als de schepen in IJmond moeten blijven liggen.

Mevrouw **Van den Berg** zegt dat Beverwijk geen cruiseterminal heeft zoals in Velsen en er is slechts een beperkte havengebonden activiteit.

Statenlid **Kostić** heeft geïnformeerd naar de instrumenten om de gezondheid beter te beschermen.

Mevrouw **Van den Berg** antwoordt dat actief aan de gezonde luchtkwaliteit in IJmond wordt gewerkt. Als een van de onderdelen van het Spoorzone-programma wordt bijvoorbeeld stikstof gemeten rond de A22.

De heer **Poot** stelt zichzelf en zijn collega Schulting voor. Damen is een familie scheepsreparatiewerf in Amsterdam die sinds 1927 schepen bouwt en ook repareert. Een van deze werven is gevestigd in Amsterdam Noord. De huur hiervan loopt af op 31 mei 2028 waarna het terrein wordt bestemd voor woningbouw. Van een tweede werf naast de Oranjesluizen loopt het contract in 2025 af en ook hier ten gunste van woningbouw. Behalve dat er geen scheepsbouw- en -reparatiebedrijf meer zal zijn, komen hiermee ook allerlei toeleveringsbedrijven en banen in gevaar. Met meer en grotere schepen in het NZKG kan scheepsreparatiecapaciteit niet ontbreken en het zou zelfs gevaarlijk zijn als er achter de sluizen geen enkel groot dok meer beschikbaar is ingeval van calamiteiten met schepen. Damen heeft altijd heel constructief meegedacht over mogelijkheden voor het bedrijf waaronder verhuizing binnen het Amsterdamse havengebied. Nu de optie ADM West-terrein definitief van de baan is, is er voor het grote werk geen ruimte meer. De werf is zeer succesvol, groeit nog elk jaar en is bezig met het verduurzamen en circulair ombouwen van schepen. Gezien de ambitie van de woningbouw in de Amsterdamse haven is het nodig om de haven uit te breiden met een extra havenbekken. Damen steunt alle initiatieven om alternatieve locaties te vinden, maar helaas is er geen tijd meer om op alternatieven te wachten. Het verzoek is dat PS zich uitspreekt voor het behoud van scheepsreparatieactiviteiten in het NZKG en om het verzoek te ondersteunen om de werf tot minimaal 2040 operationeel te houden, zodat er voldoende tijd is om met een integraal ontwikkelperspectief te komen.

Mevrouw **Van Geffen** (N–NH.) onderschrijft het belang van Damen. Hoe verlopen de contacten met Amsterdam?

De heer **Poot** stelt dat er teveel stakeholders zijn om tot een integrale oplossing te komen. Hij noemt de gemeente, het havenbedrijf, de projectontwikkelaars, provincie en het Rijk.

De heer **Dessing** (FvD) onderschrijft volledig de noodzaak voor behoud van de werffunctie in het NZKG. Wat is concreet nodig om de verlenging tot 2040 te bewerkstelligen?

De heer **Poot** zegt dat het deels gaat om druk uitoefenen op Amsterdam. Het zou goed zijn als de planvorming voor woningbouw voor Amsterdam Noord wordt uitgesteld.

De heer **Klein** (ChristenUnie) vraagt of de heer Poot denkt dat 2040 voldoende tijd oplevert voor een verplaatsing.

De heer **Poot** antwoordt bevestigend. Langer zou volgens hem ook niet moeten, omdat een bepaalde termijn moet worden afgesproken om tot een oplossing te komen. Er is veel steun, maar deze moet samengebracht worden en Damen biedt zich graag aan om een rol te spelen in dit proces.

De heer **Terwal** (VVD) meent dat een scheepswerf gewoon bij Amsterdam hoort. Zijn er al knelpunten vanwege het aflopende contract?

De heer **Poot** bevestigt dat klanten op de hoogte zijn. Jong ambitieus personeel vraagt zich af of er een langetermijntoekomst is bij de werf. Bepaalde investeringen zijn moeilijk in verband met de terugverdienperiode en als deze niet meer worden gedaan, zal de werf sneller in verval raken. Wel worden projecten als groene walstroom voortgezet, omdat dit in het belang is van vergroening van de haven.

Mevrouw **Koning** (CDA) vraagt hoe onomkeerbaar het proces is dat Amsterdam woningbouw wil realiseren op de locatie van de werf. Ziet de heer Poot nog alternatieve locaties behalve de Houtrakpolder?

De heer **Poot** gaat in het op het alternatief van de compacte werf waar scheepsreparatie wordt gecombineerd met woningbouw, recreatie, horeca en andersoortige bedrijvigheid. Dit plan is afgeschoten, maar hierbij werd gezegd dat de locatie sowieso voor woningbouw is bestemd.

Tot nu toe is gefocust op het ADM-terrein in Amsterdam West. Het hele terrein leent zich heel goed voor een vergelijkbare werf. Met de recente verkoop aan een ondernemer die eigen plannen heeft, is een grote werf niet meer mogelijk. Een kleine reparatiewerf zou eventueel mogelijk zijn. De Houtrakpolder is nog steeds het meest reële alternatief. Mogelijk zou meer gekeken moeten worden richting de Zeesluis zelf.

Statenlid **Gringhuis** (GL) vraagt wanneer het is doorgedrongen dat het misschien niet zou lukken om de werf te behouden. Hoe zou voorkomen kunnen worden dat hetzelfde gesprek over tien, twaalf jaar weer wordt gevoerd als de werf zou mogen blijven tot 2040?

De heer **Poot** denkt dat er bij Damen voor iedereen persoonlijk een moment was waarop men dacht dat het niet meer zou lukken. Recent, tijdens een gesprek met de verantwoordelijke wethouder in Amsterdam, werd verteld dat dit gesprek ongeacht een alternatieve optie over vijftien jaar opnieuw gevoerd wordt, omdat er altijd woningbouw zou komen. Er zijn simpelweg teveel stakeholders en belangen waardoor het onmogelijk

wordt om tot een gezamenlijk inzicht te komen. Het zou goed zijn als een onafhankelijke commissie met een concreet advies zou komen voor een integrale oplossing voor het NZKG.

De heer **Mangal** (DENK) neemt aan dat de bestemming wonen ook ergens in het bestemmingsplan is vastgelegd. Kan de heer Poot aangeven wanneer dit hierin is opgenomen? Moet een alternatieve locatie per se bij of in Amsterdam zijn of kan dit ook elders in het IJmondgebied zijn?

De heer **Poot** antwoordt op de laatste vraag dat deze niet per se in Amsterdam hoeft te zijn.

De heer **Schulting** denkt dat in de gesprekken rond 2019 is uitgesproken dat op deze locatie vroeg of laat woningbouw wordt gerealiseerd. Er is nog steeds een bestemmingsplanwijziging nodig, maar als de gemeente Amsterdam zich hiervoor uitspreekt, zal deze wijziging plaatsvinden.

De heer **Mangal** (DENK) vraagt of de oplossing er niet in bestaat het bestemmingsplan te houden zoals het is. Hoe groot is de kans dat dit gebeurt?

De heer **Poot** schat in dat deze kans klein is. Het raakvlak tussen huisvesting en industrie is complex en deze tak van industrie is ook niet de meest schone tak in een stad die wil vergroenen.

Commissie

Eerste termijn

De heer **Terwal** (VVD) is aanwezig geweest bij het 77^e havengildediner. Naast trotse ondernemers heeft hij ook gehoord over de vele uitdagingen om toekomstperspectief te kunnen blijven bieden aan de havens en de ondernemers terwijl tegelijkertijd de energietransitie moet worden gemaakt voor een beter klimaat en een gezondere leefomgeving en woningbouw moet worden gerealiseerd. VVD verzoekt de gedeputeerde om op beide insprekers te reageren.

Het is belangrijk dat de havens van Noord-Holland zich kunnen blijven ontwikkelen op een economisch toekomstbestendige wijze. Hiervoor moeten voldoende kaderruimte en havengebonden kavels behouden blijven en waar nodig bij komen. Gezien het belang dat de nota hecht aan het goede verbinden van de Amsterdamse haven, is VVD benieuwd hoe gedeputeerde tegenover het soms geopperde idee staat om het westelijk deel van de Ring A10 af te waarderen tot een stadsstraat.

Het zou nuttig zijn als de havens gezamenlijk optrekken in binnen- en buitenland om zo bedrijven en industrie te behouden en binnen te halen. Hoe ziet gedeputeerde een fusie tot één havenautoriteit?

Statenlid **Gringhuis** (GL) stelt dat zeehavens een sleutelrol gaan spelen in de energietransitie, met name in het kader van waterstof en het onderhouden van windparken op zee en ook de ruimte in havens voor bijvoorbeeld zonnepanelen of windmolens kan nog beter worden benut. Recent is een artikel gepubliceerd waaruit bleek dat in zeehavens voldoende ruimte is om tijdelijke natuur te gaan maken. Bijkomend voordeel is bovendien dat het onderhoud van deze gebieden veel goedkoper is als dit natuurlijk wordt beheerd.

De heer **Terwal** (VVD) vraagt of GL ook de enorme opgave van de energietransitie ziet waarvoor juist meer kaderruimte en kavels nodig zijn. Hoe verhoudt dit zich met het idee voor tijdelijke natuur binnen de haventerreinen?

Statenlid **Gringhuis** (GL) constateert dat er nog heel veel braakliggende ruimte is die waarschijnlijk de komende jaren ook nog niet wordt gebruikt. Zolang deze niet nodig is, zou er tijdelijk natuur gemaakt kunnen worden. Op het moment dat het nodig is om de ruimte te gebruiken voor de energietransitie of andere functie, kan die worden ingezet.

De heer **Steeman** (D66) vraagt of GL heeft nagedacht over het moment dat de tijdelijke natuur weer moet worden weggehaald om de terreinen vrij te spelen voor alle functies en hoeveel extra moeite dit zal kosten.

Statenlid **Gringhuis** (GL) heeft in het betreffende artikel gelezen dat er rekening mee gehouden moet worden dat het om tijdelijke natuur zou gaan.

De heer **Hoogervorst** (SP) vraagt zich af wat onder tijdelijke natuur moet worden verstaan. Is de meest simpele natuur niet dat het terrein gewoon braak blijft liggen? Dit is gratis en hier zal zich vanzelf biodiversiteit ontwikkelen.

Statenlid **Gringhuis** (GL) stelt dat een braakliggend gebied ook moet worden onderhouden. Met een paar kleine simpele maatregelen kunnen hier wat betreft biodiversiteit verbeterlagen worden aangebracht.

De heer **Hoogervorst** (SP) constateert dat heel veel energie wordt gestoken in het aanleggen van tijdelijke natuur.

Statenlid **Gringhuis** (GL) meent dat er niet veel tijd in gestoken hoeft worden. Met relatief simpele maatregelen kunnen goede verbeteringen gerealiseerd worden.

Toekomstbestendig betekent voor GL volledig duurzaam en circulair worden: kolen en olie eruit, waterstof erin. Ziet gedeputeerde mogelijkheden om de import van kolen wat sneller te laten dalen?

De haven zou niet moeten vollopen met functies die ook elders gevestigd kunnen worden, zodat de nautische ruimte beschikbaar blijft voor bedrijven die zich hier willen vestigen. Een functie als Damen met scheepsreparatie hoort wel echt bij het NZKG.

Het windparkonderhoud geeft de haven van Den Helder nieuw perspectief en deze zou de plek moeten worden van waaruit het onderhoud gepleegd zou moeten worden. Dit levert nieuwe banen op en de leefbaarheid wordt erdoor versterkt.

Een zorg is de bereikbaarheid per spoor naar de havens. Er zijn forse investeringen nodig. Kan gedeputeerde aangeven hoe de gesprekken met het Rijk hierover lopen en welke knelpunten er op dit moment zijn op het gebied van goederenvervoer?

De haven biedt ook een rafelrand waar soms onverwachte functies ontstaan en het is belangrijk om hiervoor ruimte te houden.

Mevrouw **Koning** (CDA) constateert dat de ruimtevraag onder druk staat en hier moet de focus op worden gericht. Bedrijven die niet havengebonden zijn, zouden elders gevestigd kunnen worden. De transitie van fossiele brandstoffen naar duurzame energie en circulaire bedrijvigheid zal de komende jaren leiden tot aanpassingen van de havenactiviteiten en zal eerder om meer havenruimte vragen. Er zal een periode zijn dat de haven zowel bedrijven rond fossiele brandstoffen als bedrijven rond duurzame energie moet faciliteren. Woningbouw in de nabijheid van de haven leidt van twee kanten tot problemen, overlast en beperkingen. In incidentele gevallen is woningbouw acceptabel, als inpassing logisch is en havenactiviteiten niet in de weg zit. CDA hoort graag van gedeputeerde of zij kansen ziet voor woningbouw aan de kop van de haven in Beverwijk.

Damen lijkt van de huidige locatie te moeten verdwijnen. Kan de harde eis gesteld worden dat een alternatieve locatie moet worden aangeboden in het Noord-Hollandse havengebied? Is druk uitoefenen op Amsterdam voor uitstel tot 2040 een mogelijkheid of kan de wijziging van het bestemmingsplan worden tegengehouden?

CDA is er voorstander van dat er meer contact is tussen havens onderling en dat beheer en bestuur op provinciaal niveau en samen met het Rijk wordt gedaan. Is gedeputeerde bereid om hiermee aan de slag te gaan en wat ziet zij als opties?

De technische staat van het NZK en het Amsterdam-Rijnkanaal zijn aandachtspunten. Kan gedeputeerde die toelichten?

Een onwenselijke tendens is dat Chinese bedrijven havenlocaties en bedrijven opkopen. Hiermee krijgen zij locaties in handen waarmee transport kan worden beïnvloed en vertraagd. De zeggenschap van havens en kades moet in handen blijven van de Nederlandse overheid en van Nederlandse bedrijven.

De heer **Hoogervorst** (SP) maakt zich ook zorgen over de overname van bedrijven(terreinen) door Chinezen. Betreffen de zorgen van CDA ook overnames door andere landen dan China?

Mevrouw **Koning** (CDA) heeft met name China genoemd, omdat in Rotterdam al twee derde van de diepzeeterminals opgekocht zijn door Chinese bedrijven.

De heer **Hoogervorst** (SP) vraagt of mevrouw Koning het met hem eens is dat dit te maken heeft met globalisering in de marktwerking.

Mevrouw **Koning** (CDA) is dit met hem eens, maar zij denkt dat de Nederlandse overheid en de provincie een taak hebben om te bezien of hier iets aan te doen is. Ziet gedeputeerde kans om deze tendens in Noord-Holland te voorkomen?

De heer **Steeman** (D66) stelt dat het complex is om zo veel mogelijk ambities van alle belanghebbenden in elkaar te passen. D66 had verwacht dat de Nota wat concreter en urgenter zou zijn en dat er wat meer richting zou zijn gekozen. De vraag is waarom niet nog duidelijker ruimtelijke keuzes worden gemaakt in deze fase van het proces. Zijn er geen risico's later in het proces als er nu geen duidelijke keuzes worden gemaakt zoals investeerders die worden geconfronteerd met aangepaste contouren? D66 ziet graag een tijdspad of een stappenplan waaruit blijkt hoe en wanneer ambities worden gerealiseerd. Op termijn zouden een provinciaal inpassingsplan en het beschikbaar stellen van fondsen voor bijvoorbeeld uitplaatsingen serieuze opties kunnen zijn.

Statenlid **Kostić** (PvdD) constateert dat juist door de klimaat- biodiversiteitscrisis het gebied waarover nu wordt gesproken grote risico's loopt. Crisis betekent nu maximaal sturen en andere waarden centraal stellen in de economie en de huidige bedrijvigheden opnieuw bevragen. Terecht is er in het stuk heel veel aandacht voor de energietransitie, maar verder is veel van de oude economie in een nieuw jasje gestoken. PvdD verwijst naar het voorstel, samen met ChristenUnie, waarin wordt gekozen voor een economie die zich richt op welzijn van alle inwoners binnen de ecologische grenzen. In deze tijd past het niet meer dat burgers en milieu- en klimaatorganisaties niet zijn geraadpleegd. PvdD denkt na over een motie om alsnog samen met milieuorganisaties te bekijken hoe het stuk kan worden aangescherpt.

Bedrijven als Port of Amsterdam doen al aan tijdelijke natuur en deze biedt veel meerwaarde en kost bijna niets aan onderhoud.

De heer **Terwal** (VVD) vraagt of de PvdD concrete voorbeelden kan geven van bedrijven die totaal niet in het NZKG horen.

Statenlid **Kostić** (PvdD) wijst erop dat de transitie moet worden gemaakt. Er is nieuwe werkgelegenheid en dit betekent dat bepaalde bedrijven moeten verdwijnen. Het moet een doorvoerhaven worden, maar wat wordt doorgevoerd? Wat wordt opgeslagen?

De heer **Terwal** (VVD) denkt ook na over deze zaken, maar hij verwacht ook dat bedrijven die al op weg zijn naar verduurzaming toekomstperspectief wordt geboden en worden aangemoedigd om verder te verduurzamen.

Statenlid **Kostić** (PvdD) stelt dat PvdD een visie heeft voor een gezonde leefomgeving waarin de natuur- en klimaatcrisis is opgelost. Dit betekent ook dat afscheid wordt genomen van bedrijven die hierin niet (tijdig) willen meegaan.

De heer **Dessing** (FvD) vraagt of in de visie van PvdD ook ruimte is voor biobrandstofopslag.

Statenlid **Kostić** (PvdD) wijst erop dat biobrandstof helaas zeer schadelijke effecten heeft. Er wordt teveel land gebruikt en natuur wordt vernietigd.

De heer **Dessing** (FvD) benoemt dat FvD en de PvdD het in dezen eens zijn.

Statenlid **Kostić** (PvdD) ziet niet hoe gezondheid in het stuk wordt verankerd. Kan GS aangeven hoe dit meer geborgd kan worden?

Hoe wordt voorkomen dat grootvervuilers leiden in plaats van dat wordt gekeken naar wat maatschappelijk wenselijk is en waar de schaarse ruimte voor kan worden gebruikt?

In de nota wordt veel gesproken over de toegevoegde waarde van de havens, maar niet over wat deze bedrijvigheid kost qua vervuiling. De maatschappelijke kosten en baten zijn niet in kaart gebracht.

Mevrouw **Koning** (CDA) vraagt of PvdD zich realiseert dat de haven nog steeds een belangrijke functie heeft en zelfs een grotere functie zal krijgen aangezien transport over water in de toekomst belangrijker zal worden.

Statenlid **Kostić** stelt dat de werkelijkheid is dat er meerdere crises op elkaar gestapeld zijn. Naast klimaat en natuur ook de watercrisis et cetera.

Hoe ziet GS de waterkwaliteit en bodem in relatie tot de visie met betrekking tot zeehaven?

Mevrouw **Tolhuis** (ChristenUnie) vraagt zich af of het bovenste deel van het Noord-Hollands Kanaal geschikt is voor grotere en meer scheepvaart. In hoeverre wordt in de plannen nog rekening gehouden met het bewonersconvenant dat is getekend door omwonenden van Kooyhaven, de gemeente Den Helder en de gemeente Hollands Kroon?

Hoe vindt het vervoer naar het achterland plaats vanaf Den Helder? Als dit via het spoor plaatsvindt, moet dit worden aangelegd. Op dit moment is het vervoer over wegen niet heel veilig voor groot en zwaar verkeer.

Mevrouw **Van Geffen** (N-NH.) vindt de samenwerking tussen havens een goede zaak. Ook is N-NH. blij dat de provincie vasthoudt aan industriegebied van provinciaal belang voor de werkgelegenheid. Deelt GS de visie

van N–NH. dat het NZKG een periode van extra ruimte ingaat, omdat de oude industrie en de nieuwe ontwikkelingen naast elkaar bestaan?

De technische staat van het Amsterdam Rijnkanaal en Noordzeekanaal is zorgelijk. Kan gedeputeerde dit toelichten?

Op dit moment zijn meer kades nodig voor het uitladen van schepen. Ziet GS de uitbreiding van kades als een stedelijke of een provinciale taak?

De provincie stelt 2,5 miljoen euro beschikbaar voor de ontwikkeling van havenruimtes en kades. Waar komt dit geld vandaan?

De energietransitie zal om veel ruimte vragen. Waarom zijn er geen middelen voor herstructurering en innovatief ruimtegebruik op de haventerreinen?

Zijn er voldoende ambities bij bedrijven om de doelen van schoner en stiller te halen?

Volgens berichten is er rond complexe klussen, zoals zeer gevaarlijke stoffen, behoefte aan regulier overleg met de Omgevingsdienst om meer begrip te creëren voor elkaars situatie en kennis te delen.

De drugshandel in de havens is een zeer bedreigende kwestie voor de havens. N–NH. roept op tot aandacht voor dit risico.

GS wordt gevraagd om een reactie op het voorstel van Damen voor een onafhankelijke commissie.

De heer **Dessing** (FvD) stelt dat bij een keuze voor de beperkte ruimte de functie van de zeehaven belangrijker is dan de energietransitie. 150 ha. wordt gereserveerd voor waterstoffabrieken die een heel inefficiënte energiebron zijn. In de introductie wordt gesteld dat de transitie van fossiel naar duurzaam essentieel is voor de concurrentiepositie van de haven. Dit is moeilijk voor te stellen en gedeputeerde wordt om een reactie gevraagd. Ook zou de energietransitie cruciaal zijn om de uitstoot van schadelijke stoffen zoals CO₂ te verminderen. Sinds wanneer valt CO₂ in de categorie schadelijke stoffen?

Aandacht wordt gevraagd voor de benodigde ruimte voor ligplaatsen voor de binnenvaart.

Tot slot verzoekt de heer Dessing een toelichting op de bestemming van het gebied Zuiderhout.

De heer **Mangal** (DENK) vraagt of de heer Dessing bekend is met het feit dat elke stof in overdaad giftig is voor de mens.

De heer **Dessing** (FvD) leest het in het stuk alsof CO₂ deel uitmaakt van een zeer giftige stof.

De heer **Hoogervorst** (SP) erkent dat veel gevolgen onvermijdelijk zijn, maar hij is wel benieuwd hoe direct betrokkenen bij het gebied zijn of worden meegenomen bij het enorme veranderingsproces.

Kan GS aangeven wanneer de verschillende transities plaatsvinden?

Oude functies moeten opschuiven of zelfs verdwijnen met het starten van nieuwe functies. Dit moet wat de SP betreft zorgvuldig gebeuren. Wellicht biedt dit kansen om de industrie schoner de toekomst in te leiden.

Welke knelpunten ziet GS?

De heer **Mangal** (DENK) hoort veel partijen zeggen dat havens erbij horen en dit betekent dat vervuiling ook bij zware industrie hoort. Dit staat haaks op de doelstellingen van de overheid in elk gremium. Hoeveel extra vervuiling wordt gebillijkt? Tot nu toe heeft de heer Mangal ook niemand de PFAS horen noemen terwijl de gevaren van deze stoffen zeer groot zijn.

De heer **Terwal** (VVD) vraagt of de heer Mangal zich ervan bewust is dat mensen in staat moeten zijn een huis te kopen of de huur te betalen en dat werkgelegenheid ook belangrijk is. Wat is de visie van DENK op het gebied van behoud van bedrijvigheid in het NZKG?

De heer **Mangal** (DENK) verwijst naar het dilemma dat speelt bij Tata Steel. Werkgelegenheid is belangrijk, maar als mensen wegens gezondheidsredenen niet kunnen werken, raken ze ook hun huis kwijt.

De heer **Terwal** (VVD) stelt dat politici keuzes moeten maken. VVD staat voor bedrijvigheid en begrijpt dat deze gezonder en duurzamer moet.

De heer **Mangal** (DENK) denkt dat Nederland jarenlang heeft ingezet op de dienstensector en niet op de zware industrie. Hij ziet niet in waarom de zware industrie in Nederland behouden moet blijven.

De heer **Dessing** (FvD) wijst op de inspreker over Damen dat een Nederlands bedrijf is. Hoe ziet de heer Mangal het bestaan van deze scheepswerf? Vindt hij woningbouw belangrijker?

De heer **Mangal** (DENK) vindt vanuit Amsterdam gezien woningbouw zeer belangrijk, maar dit geldt ook voor andere gebieden. Industrie die woningbouw beperkt, levert een groot probleem op. Hij ziet graag een schone industrie, maar bij verstoring kiest hij liever voor meer woningen dan voor behoud van zware industrie.

De heer **Dessing** (FvD) constateert dat DENK Damen Shipyards laat vallen ten gunste van de woningbouw in Amsterdam.

De heer **Mangal** (DENK) heeft niet gezegd dat Damen geen bestaansrecht heeft, maar het is de vraag of de huidige locatie de juiste plek is. Hij gunt iedereen ruimte, maar wel op een duurzame manier.

De heer **Carton** (PvdA) stelt dat het succes van de transitie van de havengebieden afhangt van de balans tussen de economische activiteiten, woningbouw, leefbaarheid en gezondheid, klimaat en ecologie. PvdA vraagt zich af of de Nota voldoende concrete handvatten geeft om hier samen met partners en stakeholders invulling aan te geven om de belangenafweging tussen de verschillende ontwikkelingen te borgen.

De **voorzitter** schorst de vergadering voor een korte pauze.

GS

De **voorzitter** heropent de vergadering en geeft het woord aan de gedeputeerde.

Gedeputeerde **Kocken** stelt dat het om een proces gaat waarbij overleg en gezamenlijkheid heel belangrijk zijn. Bij veel mensen die input hebben geleverd voor de nota is begrip voor de moeilijke keuzes die de komende tijd gemaakt moeten worden.

In reactie op de inspraak vanuit Beverwijk zegt gedeputeerde dat in een haven een milieucontour geldt, al wordt deze op dit moment niet gebruikt. Het is de vraag of woningbouw de haven in getrokken moet worden hetgeen uiteindelijk de mogelijkheden van de haven beperkt. De provincie ziet in Beverwijk nog veel andere mogelijkheden voor woningbouw. Over de ontwikkeling van de haven en woningbouw er omheen kan het overleg gevoerd blijven worden.

Wat betreft de werf van Damen is het vooral de port of Amsterdam die moet kijken naar de mogelijkheden.

De provincie heeft hierin een beperkte rol. **Gedeputeerde is zeker bereid om het belang van Damen onder de aandacht te brengen.**

De heer **Terwal** (VVD) vraagt of het niet mogelijk is om via de Omgevingsverordening vast te leggen dat het een industrieterrein van provinciaal belang is.

Gedeputeerde **Kocken** antwoordt dat Damen niet op een industrieterrein van provinciaal belang zit.

De heer **Terwal** (VVD) vraagt of dit gewijzigd kan worden.

Gedeputeerde **Kocken** zegt dat dit in technische zin mogelijk is, maar of dit gezien de afspraken wenselijk is en of dit een betrouwbare overheid betekent, is de vraag.

De heer **Terwal** (VVD) kan zich voorstellen dat de provincie aan Amsterdam laat weten dat wordt verwacht dat er een goede locatie voor Damen wordt gevonden, omdat de provincie zich anders genoodzaakt ziet om de huidige locatie uit te roepen tot industrieterrein van provinciaal belang.

Gedeputeerde **Kocken** zal **erover nadenken in hoeverre er mogelijkheden zijn en zij zal dit ook navragen.**

Mevrouw **Koning** (CDA) vraagt waarom de provincie wel woningbouw in Beverwijk kan tegenhouden en niet in Amsterdam.

Gedeputeerde **Kocken** zegt dat dit te maken heeft met waar een terrein van provinciaal belang is aangemerkt. In Beverwijk is dit het geval en in Amsterdam niet.

Het afwaarderen van het westelijk deel van de A10 is op dit moment niet aan de orde en zal te zijner tijd als het nodig is bekeken moeten worden. Inmiddels ontwikkelt zich een weg over de A5 die belangrijker begint te worden voor vervoer over de weg.

De provincie is slechts aandeelhouder voor een klein deel van enkele havens. Het is nuttig als de havenbedrijven met elkaar samenwerken, maar de provincie kan weinig afdwingen. De indruk bestaat dat de wederzijdse belangen en samenwerking worden onderkend.

De heer **Terwal** (VVD) vraagt of de provincie wel nadrukkelijk wil inzetten op goede samenwerking die wellicht tot een joint venture zou kunnen leiden, omdat er grote schaalvoordelen te behalen zijn.

Gedeputeerde **Kocken** herhaalt dat de provincie de bedrijven kan wijzen op de belangen, maar zij is er van overtuigd dat ze deze zelf ook zien.

De Port of Amsterdam doet al aan tijdelijk natuur op sommige plekken en dat is prima, want het zijn gronden van de gemeente. De provincie heeft hier geen rol in.

In het verleden is niet altijd gekeken naar bedrijven met havengebonden activiteiten en hierdoor is er nog wel wat ruimte door bepaalde bedrijven uit te plaatsen. De haven van Amsterdam is hier ook mee bezig.

Statenlid **Kostić** (PvdD) wijst erop dat de provincie over natuur en biodiversiteit gaat. Er is afgesproken om deze crisis te bestrijden en de provincie heeft hierin een stimulerende rol. Staat gedeputeerde ervoor open om deze in het stuk te verwerken?

Gedeputeerde **Kocken** stelt dat de nota nadrukkelijk over de ontwikkeling van de zeehavens gaat en tijdelijke natuur is hierbij geen prioriteit hoewel het wel een mooie bijvangst is.

Kolen sneller afbouwen is ook iets waar de provincie niet over gaat. De zittende bedrijven hebben een huurcontract. Oude en nieuwe bedrijven tegelijk moeten plaatsen, zal extra drukte op de ruimte geven. De provincie kan niet afdwingen dat bepaalde bedrijven eerder moeten verdwijnen.

Statenlid **Gringhuis** (GL) vraagt of de gedeputeerde wel behoefte zou hebben aan een middel om dit af te dwingen.

Gedeputeerde **Kocken** antwoordt dat de samenleving complex is met allerlei verschillende partijen met gevestigde belangen die wellicht uitgekocht zouden kunnen worden, maar met de huidige middelen in de begroting is hiervoor geen ruimte.

Statenlid **Kostić** (PvdD) vraagt of gedeputeerde bereid is om te onderzoeken welke ruimtelijke ordeningsmiddelen gebruikt kunnen worden om hier wat meer op te sturen.

Gedeputeerde **Kocken** ontvangt zojuist informatie dat de haven van Amsterdam in 2030 geen kolen meer zal hebben. Het is de vraag of dan op dit moment ingezet zou moeten worden op een eerder moment wat veel geld zou kosten. Als bestemmingen worden gewijzigd en dit rechten aantast, dan zal ook gecompenseerd moeten worden.

Den Helder zou een van de plekken voor onderhoud van windparken moeten zijn. Ook in het NZKG is hier grote vraag naar.

Met het Rijk wordt voortdurend gesproken over bereikbaarheid per spoor en de goederenvervoer corridor Zuid heeft ook de MIRT-status gekregen. Op pagina 38 staat hierover een toelichting.

Met de technische staat van het Amsterdam-Rijnkanaal en het NZKG worden verschillende problemen bedoeld zoals piekwaterbelasting en verzilting. Bij het Rijk is aangegeven dat hier aandacht voor moet zijn. Het is lastig om te voorkomen dat China bedrijven opkoopt, omdat de enige oplossing zou zijn om zelf op te kopen. Op dit moment is er geen provinciaal instrument om bepaalde partijen te verhinderen om posities te kopen.

Mevrouw **Koning** (CDA) vraagt zich af of niet samen met het Rijk kan worden gekeken naar wat mogelijk is. Is gedeputeerde bereid om druk uit te oefenen op Amsterdam om naar een alternatieve locatie te zoeken voor Damen?

Gedeputeerde **Kocken** zal bij wethouder Van Buren van Amsterdam onder de aandacht brengen dat dit in PS als een heel prangend probleem wordt ervaren.

De kwestie van opkopen speelt niet alleen in de haven en in meerdere lagen is er overheidsaliertheid op de buitenlandse inmenging.

De heer **Dessing** (FvD) vraagt of de provincie contact heeft met de Veiligheidsdienst om dit te monitoren.

Gedeputeerde **Kocken** stelt dat dit eigenlijk een vraag voor de commissaris is. Er zijn schriftelijke vragen gesteld over de inmenging van China en hier is aandacht voor.

Mevrouw **Van Geffen** (N-NH.) merkt op dat in antwoord op de schriftelijke vragen het aanbod wordt gedaan dat de AIVD een bijeenkomst aanbiedt over hoe deze ontwikkelingen in de gaten houdt. Zij verzoekt om peiling in de commissie hoe hierover wordt gedacht.

Gedeputeerde **Kocken** meent dat de nota wellicht iets, maar niet veel concreter had gekund. Zij hoort graag wat hierin specifiek opgenomen zou moeten worden.

De heer **Steeman** (D66) vraagt of er geen ruimte is om in het komende proces de vraag van Beverwijk in te voegen.

Gedeputeerde **Kocken** zegt dat Beverwijk verzoekt om het beleid te veranderen. De provincie vindt dit niet het moment om dat te doen. Er ligt al langer een haven en een bedrijventerrein van provinciaal belang en dat wordt op dit moment niet aangepast.

Het NZKG is van een heleboel verschillende partijen en dit betekent dat de provincie niet alleen de ambitie kan bepalen.

Wonen in een milieucontour is niet mogelijk en hier zal de provincie kritisch op blijven. Verdere zaken met betrekking tot leefbaarheid zijn niet het primaire onderwerp dat in de zeehavens aan de orde komt. Qua industrie hebben havens een milieuruimte en functies moeten gescheiden blijven.

Inmiddels is er meer oog voor facetten die in het verleden geen rol hebben gespeeld zoals duurzaamheid, ruimte voor de energietransitie en voor de transitie naar de circulaire economie.

Waterkwaliteit en bodem zijn in principe niet de onderwerpen in deze Nota, maar deze krijgen wel steeds nadrukkelijker aandacht vanuit de provincie. Hiervoor is wel in het BO-MIRT aandacht gevraagd en ook wordt een onderzoek opgestart.

Het bovenste deel van het NSKG is inderdaad eigenlijk niet geschikt voor grote schepen en de vraag is of dit nodig is gezien het feit dat Den Helder geen overslaghaven is en Kooyhaven op termijn een andere bestemming krijgt.

Voor de Zeehavennota ligt het niet voor de hand om natuur- en milieuorganisaties te betrekken, maar voor het NOVEX NZKG dat een veel bredere scope heeft, is dit wel opportuun.

Door goed schuiven en de bedrijven te behouden die echt havengebonden zijn, is de hoop dat de beschikbare ruimte voldoende zal zijn. Het wordt echter een grote uitdaging. Aan de Houtrakpolder denkt gedeputeerde op dit moment nog niet, omdat hier heel veel moet worden ingepast en het de vraag is of dit echt moet worden benut voor een haven.

In Den Helder en in IJmond betaalt de provincie mee aan zeehavenkades. De Amsterdamse kades vragen geen provinciale ondersteuning.

Mevrouw **Van Geffen** (N-NH.) heeft dit als voorbeeld gegeven. Is er een rol voor de provincie voor de kades of is dit een gemeentelijke kwestie?

Gedeputeerde **Kocken** stelt dat dit in eerste instantie aan de haven zelf is. Van de haven in Beverwijk is bekend dat er achterstallig onderhoud is waardoor de kades niet meer volledig benut kunnen worden. De provincie zal bekijken of Beverwijk hierin tegemoet gekomen kan worden. De 2,5 miljoen euro hiervoor komt uit de reserve havens.

Zoals in elke transitie zijn er koplopers en achterblijvers. Over het algemeen is er bij een groot deel van het bedrijfsleven de overtuiging dat er verduurzaamd moet worden. Helemaal niet meegaan, leidt tot een doodlopende weg omdat de energietransitie een wereldwijde tendens is.

De heer **Dessing** (FvD) denkt dat de energietransitiemarkt ook kan worden gezien als een losse markt. Een haven kan ervoor kiezen om mee te doen aan die markt. Door ervoor te kiezen om niet mee te doen, kan er toch een economisch verdienmodel zijn.

Gedeputeerde **Kocken** ziet dit als een theoretische mogelijkheid. De vraag is of niet meegaan in de energietransitie in het belang van Nederland zou zijn.

CO₂ kan op bepaalde plaatsen een gevaarlijke stof zijn. Voor veel mensen is het evident dat er een probleem is met CO₂-uitstoot.

De heer **Dessing** (FvD) leest in de tekst CO₂ en andere gevaarlijke stoffen. Hij adviseert om CO₂ los te koppelen van allerlei echt gevaarlijke stoffen.

Gedeputeerde **Kocken** neemt de suggestie mee.

Zuiderhout is een bedrijventerrein dat gedeeltelijk van provinciaal belang is, maar er wordt vastgehouden aan de bestaande bestemming.

Partijen die zijn betrokken bij de planvorming zijn alle gemeenten in het NZKG en in het Maritiem Cluster, Den Helder, het havenbedrijf, de havenbedrijven in het NZKG, ORAM, Tata Steel, het Rijk. Deze partijen hebben het concept gezien, ze hebben vervolgens input kunnen leveren en ook hebben ze de laatste versie ontvangen.

De heer **Hoogervorst** (SP) denkt dat ook natuur- en milieuorganisaties betrokken hadden kunnen worden. Hij informeert in hoeverre omwonenden – voor wie de woon- en werkomgeving fundamenteel gaat veranderen – worden betrokken.

Gedeputeerde **Kocken** stelt dat het om een visiedocument over de haven gaat en omwonenden zijn hierin niet specifiek meegenomen. Als het concreter en dus lokaler wordt, is het reëler dat er burgerparticipatie zal plaatsvinden.

De heer **Mangal** (DENK) vraagt of de burgerparticipatie niet te laat is als deze visie al is vastgesteld.

Gedeputeerde **Kocken** denkt dat burgerparticipatie met name interessant is op het moment dat het van toepassing is op de directe leefomgeving van mensen. Bij een visiedocument zijn PS en de gemeenteraad de vertegenwoordiger van de burger.

Er zijn talloze knelpunten. Een eerste is de beperkte ruimte versus vele ontwikkelingen terwijl de industrie niet moet krimpen.

Het NZKG biedt op dit moment 85.000 banen, ongeveer 10% van alle werkgelegenheid in de gemeenten in het NZKG. Woningbouw en terugdringen van vervuiling is belangrijk, maar dit betekent niet dat woningbouw in de haven kan worden gerealiseerd, omdat deze straks schoon zal zijn.

De heer **Mangal** (DENK) mist nog de optie dat werkgelegenheid ook anders kan.

Gedeputeerde **Kocken** wijst erop dat er een florerende haven ligt en het is in ieders belang dat de haven in transitie wordt gebracht naar de toekomst.

De heer **Mangal** (DENK) zegt niet dat de haven moet verdwijnen, maar hij denkt dat de zware vervuilende industrie zo veel mogelijk moet worden geweerd en als deze blijft bestaan, moet deze anders. Het is de vraag of dit ten koste van werkgelegenheid gaat. Het vergt alleen een ander soort werknemer.

Gedeputeerde **Kocken** is met de heer Mangal eens dat woningbouw belangrijk is. Een deel hiervan zal ook landen in het NZKG. Geen zware industrie meer toelaten, is ingewikkeld. Een waterstoffabriek heeft bijvoorbeeld een milieucontour. Milieuruimte beperkt ook de mogelijkheden om te wonen. PFAS hoort niet in deze nota. In de stukken over water- en bodembeleid is aandacht voor PFAS.

De heer **Mangal** (DENK) neemt aan dat er industrie is die PFAS produceert. Zitten deze bedrijven ook in de havens?

Gedeputeerde **Kocken** komt hierop terug.

Mevrouw **Van Geffen** (N-NH.) heeft geïnformeerd naar de provinciale bijdrage reserve havens.

Via een ambtenaar licht gedeputeerde **Kocken** toe dat de reserve havens enkele miljoenen omvatten waaruit een aantal activiteiten wordt bekostigd zoals het Maritiem Cluster Den Helder. Met de aanwending van de 2,5 miljoen euro is deze pot nagenoeg leeg.

Mevrouw **Van Geffen** (N-NH.) heeft gevraagd waarom er geen middelen of initiatieven zijn voor herstructurering of innovatief ruimtegebruik op de haventerreinen.

Gedeputeerde **Kocken** zegt dat het om uitvoering van het coalitieakkoord gaat.

Mevrouw **Van Geffen** (N-NH.) heeft gevraagd of het zinvol zou zijn om een overleg te houden over zeer gevaarlijke stoffen.

Gedeputeerde **Kocken** verwijst mevrouw Van Geffen naar de gedeputeerde die over Omgevingsdiensten gaat.

Mevrouw **Van Geffen** (N-NH.) heeft tot slot gevraagd naar het instellen van een onafhankelijke commissie zoals Damen heeft voorgesteld.

Gedeputeerde **Kocken** denkt dat de overheid een taak heeft in het begeleiden van dit proces. Er wordt met veel partijen contact gezocht en allerlei overheden zijn bereikbaar voor ondernemers. Het is niet duidelijk hoe een onafhankelijke commissie eruit zou moeten zien en het is de vraag hoe de democratische legitimatie hiervan is.

Tweede termijn

De heer **Terwal** (VVD) verzoekt om de nota als bespreekstuk door te geleiden naar de PS-vergadering van 19 december a.s.

De heer **Carton** (PvdA) memoreert dat mevrouw Van Geffen heeft gevraagd of er behoefte was aan een presentatie van de AIVD over de kritieke infrastructuur. PvdA steunt deze oproep als de agenda het toelaat.

De heer **Steeman** (D66) vraagt of het mogelijk is om een tijdspad of stappenplan te sturen.

De heer **Dessing** (FvD) hoort graag het antwoord op zijn vraag over ligplaatsen voor de binnenvaartschippers.

Mevrouw **Tolhuis** (ChristenUnie) leest niet dat Den Helder wordt aangesloten op de waterstof backbone.

GS

Gedeputeerde **Kocken** vindt een stappenplan lastig. Als dit er was geweest, had de nota concreter gemaakt kunnen worden.

De heer **Steeman** (D66) wil graag weten hoe de ambities en doelen uit de nota worden bereikt en welk tijdspad hieraan vastzit.

Gedeputeerde **Kocken** zegt dat dit op dit moment nog niet duidelijk is.

Er zijn geen signalen dat er een groot tekort is aan ligplaatsen voor binnenvaartschippers. Tot nu toe ligt de focus op de zeehavenkades en niet op binnenkades.

De heer **Dessing** (FvD) weet dat er een groot tekort is aan weekend- en vakantieplaatsen voor binnenvaartschepen in Amsterdam.

Gedeputeerde **Kocken** zal dit nagaan.

De ambitie om Den Helder aan te sluiten op de waterstof backbone staat erin.

Mevrouw **Tolhuis** (ChristenUnie) vraagt of gedeputeerde zich hiervoor gaat inzetten.

Gedeputeerde **Kocken** wijst erop dat dit onderwerp niet per se bij haar als zeehavenportefeuillehouder ligt. Waar het ter sprake komt, zal zij het belang uiteraard onder de aandacht brengen.

De **voorzitter** concludeert dat de voordracht Nota Zeehavens als bespreekstuk zal worden doorgeleid naar de PS-vergadering.

De aangeboden expertmeeting van de AIVD wordt gesteund en als er ruimte voor is zal de bijeenkomst worden ingepland.