

Aan de leden van Provinciale Staten van Noord-Holland

Datum ingekomen vragen : 9 juni 2022

Datum GS-besluit : 12 juli 2022

Vragen nr. 61

Vragen van **mw. drs. G.H. van Geffen** (Liberaal Noord-Holland) en **mw. W. Koning-Hoeve** (CDA) over Stapeling van vraagstukken voor havens NZKG-gebied

De voorzitter van Provinciale Staten van Noord-Holland deelt u overeenkomstig het bepaalde in artikel 45 van het Reglement van Orde voor de vergaderingen en andere werkzaamheden van Provinciale Staten mede, dat op 9 juni 2022 door de leden van Provinciale Staten, **drs. G.H. van Geffen** (Liberaal Noord-Holland) en **mw. W. Koning-Hoeve** (CDA), de volgende vragen bij Gedeputeerde Staten zijn ingekomen.

INLEIDING VRAGEN

Onlangs brachten wij met de commissies M&B en R&W op uitnodiging van ORAM een bezoek aan de Amsterdamse haven, waar wij opnieuw geconfronteerd werden met diverse knelpunten. In de haven doet zich een complex pakket aan vraagstukken voor:

Diverse bedrijven dreigen op korte termijn de haven te moeten verlaten. Onder andere door plannen voor woningbouw op het haventerrein. Woningbouw heeft niet alleen direct gevolgen voor de bedrijven die daar weg moeten maar ook voor omliggende bedrijven die in de toekomst geconfronteerd worden met omwonenden die mogelijk overlast gaan ervaren vanwege bedrijfsactiviteiten. Bedrijven in havens van Amsterdam en Zaanstad maken zich ernstig zorgen over woningbouw in de buurt van hun bedrijfslocaties.

Wij zijn groot voorstander van meer woningen, ook in Amsterdam en Zaanstad en moedigen aan te bouwen waar het kan. Tegelijkertijd pleiten we voor behoud van de sterke Amsterdamse haven. Woningbouw daar creëert allerlei problemen. Voor bedrijven die weg moeten uit de Amsterdamse haven lijkt geen vervangende locatie in beeld te zijn en het is de vraag of er geld is om bedrijven uit te kopen. Andere problemen die spelen in de havens van het NZKG-gebied zijn:

- elektriciteitscongestie waardoor onlangs kabelbedrijf TKH (dat produceert voor offshore windmolens, een activiteit die uitstekend past bij het profiel van gewenste bedrijven in het NZKG-gebied) zich vestigde in de Eemshaven in plaats van in het NZKG-gebied;
- problemen met stikstofruimte;
- in het westelijk havengebied van Amsterdam loopt het industriewatersysteem tegen capaciteitsgrenzen aan.

Statenleden Grethe van Geffen (Liberaal Noord-Holland) en Willemien Koning-Hoeve (CDA) hebben de volgende vragen over de diverse knelpunten die aan de orde zijn in de Amsterdamse haven en het NZKG-gebied.

INLEIDING ANTWOORDEN

GS deelt de observatie dat er een stapeling van opgaven gaande is in het Noordzeekanaalgebied. Het intensieve gebruik van het gebied levert veel economische waarde op maar leidt ook tot leefbaarheidsknelpunten en de door u aangehaalde netcongestie. Daarnaast dient in toenemende mate aandacht uit te gaan naar de waterrobuustheid, is het uitgangspunt dat we de waardevolle landschappen behouden en hebben we een aanzienlijke woningbouwopgave te accommoderen in de Metropoolregio Amsterdam. Bovendien moet de transitie van fossiele energie naar duurzame bronnen fors versneld worden. Dit is nodig om de kwaliteit van de leefomgeving in de havengebieden te verbeteren, om de internationale concurrentiepositie van de zeehavens te behouden en te versterken en om bij te dragen aan de nationale energietransitie. Kortom: er dient in het gehele gebied een forse doorontwikkeling plaats te vinden. Dit speelt zich af in een omgeving waar de fysieke ruimte en de milieuruimte steeds schaarser worden. De verschillende ruimtevragen moeten zorgvuldig worden afgewogen. En er moeten keuzes worden gemaakt.

Dat doet de provincie natuurlijk niet alleen maar samen met de partners (overheden en bedrijfsleven) in het Noordzeekanaalgebied. Onder andere via het Bestuursplatform NZKG, een samenwerkingsverband Rijk, provincie, gemeenten en bedrijfsleven, waar programma's op het gebied van ruimte en energie worden uitgevoerd. De ruimtelijke vragen worden door de samenwerkende overheden geadresseerd in de NOVI aanpak NZKG. Naast ruimte voor circulaire economie worden daar ook de gezonde leefomgeving, de energietransitie, de wateropgave, het landschap en woningbouwopgave bij betrokken. In 2023 wordt hier een samenhangende strategie op gepresenteerd. Ook wordt gewerkt aan de Cluster Energie Strategie Noordzeekanaalgebied. Hier zijn naast de overheid en het bedrijfsleven ook de netbeheerders bij betrokken. Hierin staat beschreven wat de 35 grootste industriële partijen uit het Noordzeekanaalgebied doen om de doelstellingen op het gebied van vermindering van uitstoot te bereiken en welke energie (infrastructuur)projecten daarvoor nodig zijn.

GS blijft zich inzetten voor succesvolle en toekomstbestendige havengebieden. Gegeven de in de Omgevingsvisie NH 2050 geformuleerde ambities, de grote ruimedruk en de absolute noodzaak om de energietransitie te laten slagen in de havengebieden, hebben we er in de Omgevingsverordening reeds voor gekozen om in de havengebieden in te zetten op de energietransitie, de circulaire economie, haven-gebonden bedrijvigheid en ruimte voor industrie. Ook zijn wij bezig met het opstellen van een Havennota. Hierin wordt de provinciale visie over de toekomst van de zeehavens van Noord-Holland vastgelegd, om te dienen als inbreng bij bijvoorbeeld de bovengenoemde trajecten. De Havennota is nog in ontwikkeling en wordt naar verwachting eind 2022 aan u voorgelegd.

VRAGEN INCLUSIEF BEANTWOORDING GEDEPUTEERDE STATEN

Vraag 1:

Ervaart GS de stapeling van problemen rond de havens van het NZKG-gebied als urgent? Zo nee, waarom niet? Zo ja, waaruit blijkt dat?

Antwoord 1: Ja wij ervaren de stapeling van opgaven in de havens als urgent. Zie ook de inleiding bij de antwoorden.

Vraag 2

Wat ziet GS als mogelijk alternatieve locaties voor bedrijven die weg moeten uit Amsterdamse havengebied?

Is er voldoende geld beschikbaar om bedrijven uit te kopen? Wie is daarvoor verantwoordelijk?

Antwoord 2:

- Binnen het Amsterdamse havengebied is aan de westzijde nog ruimte beschikbaar voor bedrijven die op termijn eventueel weg moeten van hun huidige locatie.
- De verantwoordelijkheid voor eventuele verplaatsing van bedrijven, en de kosten die daarmee zijn gemoeid, ligt bij de gemeente Amsterdam en gebeurt in afstemming met de bedrijven zelf en de Port of Amsterdam.

Vraag 3

In het verleden heeft Grethe van Geffen al aandacht gevraagd voor de belangrijke positie van het scheepsreparatiebedrijf Damen als 'wegenwacht' in het NZKG-gebied. Nog steeds staat die positie op de tocht door woningbouwplannen.

- Deelt GS nog steeds de visie op het grote belang van dit bedrijf voor het NZKG-gebied?
- Is GS het met ons eens dat Scheepsreparatiebedrijf Damen een spilfunctie vervult voor reparatie en ondersteuning van andere bedrijven in de haven en uit dat oogpunt ook in de nabije omgeving gevestigd moet blijven?
- Wat doet de provincie als regisseur om tot een (spoedige) oplossing te komen voor het behoud van Scheepswerf Damen in de Amsterdamse haven?

Antwoord 3:

- Wij zijn het eens dat Damen Shiprepair een belangrijk bedrijf is voor het Noordzeekanaalgebied en een spilfunctie vervult voor reparatie en ondersteuning van andere bedrijven in de haven.
- In de Omgevingsverordening 2020 heeft de provincie een groot deel van de industrieterreinen in de haven van Amsterdam aangemerkt als Industrieterrein van Provinciaal Belang. Hiermee wordt geborgd dat bij een bestemmingsplanwijziging ruimte geboden blijft worden aan havengerelateerde bedrijvigheid, industrie, energietransitie en/of circulaire economie. Met als doel om bedrijven zoals Damen voor de regio te behouden. Op dit moment is er voldoende ruimte in het gebied voor een eventuele verplaatsing.

Vraag 4

Wat zijn het standpunt en de positie van de provincie Noord-Holland als het gaat om woningbouw in de Amsterdamse haven?

Antwoord 4:

De Amsterdamse Haven is een uitgestrekt gebied. Wij zijn van mening dat het grootste gedeelte van de Amsterdamse Haven bestemd moet blijven voor havengerelateerde bedrijvigheid, industrie, de energietransitie en circulaire economie. Alle havengebieden ten westen van de A10 zijn ook als zodanig aangemerkt in onze Omgevingsvisie en Omgevingsverordening.

Tegelijkertijd is er ook sprake woningnood. Het Rijk en de regio hebben in het Verstedelijkingsconcept 2050 van de Metropoolregio Amsterdam daarom afgesproken tot 2030 tenminste 175.000 woningen te bouwen. Tussen 2030 en 2050 is nog eens behoefte aan 150.000 nieuwe woningen. Het vinden van woningbouwlocaties is niet eenvoudig. In de steden zelf is betrekkelijk weinig ruimte. En het volbouwen van de open ruimte in de nabijheid van de steden is onwenselijk. Gegeven de schaarse ruimte in de Metropoolregio Amsterdam is een deel van de

woningbouwopgave voorzien in de Amsterdamse haven in de vorm van Havenstad. Het betreft het gedeelte binnen de ring A10 waar ruimte geboden kan worden aan een nieuw stadsdeel van 40.000 tot 70.000 woningen en 45.000 tot 58.000 arbeidsplaatsen.

Dit brengt extra uitdagingen met zich mee. Nieuwe woningbouwontwikkelingen dienen zodanig plaats te vinden dat er sprake is van een gezonde leefomgeving. Tegelijkertijd moet voorkomen dat de bedrijfsvoering van reeds actieve bedrijven onder druk wordt gezet. In praktijk zal dit een aanpak vergen waarbij in de komende decennia stap voor stap wordt bekeken of, en zo ja onder welke voorwaarden, een volgend deelgebied voor woningbouw ontwikkeld kan worden.

Vraag 5

Woningbouw in het havengebied en in de nabijheid van het havengebied bedreigt de toekomst van de haven. Het schijnt dat er zelfs woningbouwplannen zijn in diepzeehavens.

- Hoe gaat GS de belangen van woningbouw en havenactiviteiten, bedrijven die elkaar nodig hebben, tegen elkaar afwegen?
- Is GS het met ons eens dat de diepzeehavens uniek zijn en niet zomaar elders teruggebouwd kunnen worden?
- Hoe gaat GS de belangen van woningbouw en het behoud van diepzeehavens tegen elkaar afwegen?

Antwoord 5:

GS is het eens met de stelling dat de diepzeehavens uniek zijn en niet gemakkelijk teruggebouwd kunnen worden. Dat is ook waarom GS actief stuurt op het behoud van deze gebieden. In ons coalitieakkoord staat opgenomen dat we de Visie Noordzeekanaalgebied 2040 als basis beschouwen voor afspraken over de zonering van woningbouw en (havengebonden) bedrijventerreinen en voor het gesprek over transformatieopgaven. Tevens staat in het coalitieakkoord opgenomen dat als de woonopgave noodzakelijk maakt dat de zonering wordt aangepast, dit niet mag leiden tot afname van de benodigde maritieme en nautische ruimte voor (havengebonden) bedrijventerreinen. De onder antwoord 4 geschetste ontwikkeling past binnen deze zonering.

Vraag 6

- Is het juist dat voor het verbeteren van de situatie rond elektriciteit nieuwe leidingen nodig zijn met een (tussen- of transformator)station in de Houtrakpolder?
- Hoe lang duurt het normaliter om de besluiten daarvoor te nemen en tot aanleg over te gaan?
- Is er reden deze beslisperiode in te korten? Zo nee, waarom niet, zo ja, wat kan de provincie daarvoor betekenen?
- Hoe kan de provincie meewerken aan versnelling van de verbetering in de elektriciteitssituatie? Gaat de provincie dat ook doen?

Antwoord 6:

In Cluster Energie Strategie Noordzeekanaalgebied zijn 8 projecten voor de verzwaring van het hoogspanningsnet (TenneT) vastgelegd. Daarnaast zijn er in het gebied 15 regionale projecten voor de uitbreiding van het midden-spanningsnet (Liander) gepland.

- Eén van de 8 hoogspanningsprojecten is de realisatie van een nieuw 380/150kV transformatorstation tussen de bestaande stations Beverwijk en Vijfhuizen. Er wordt een locatieonderzoek uitgevoerd voor dit station, het is nog niet bepaald of de Houtrakpolder de meest geschikte locatie is.

- De genoemde projecten voor de uitbreiding van het elektriciteitsnet zijn inmiddels opgenomen in de investeringsplannen van de netbeheerders. De meeste projecten zijn al in voorbereiding, procedure of uitvoering. Afhankelijk van de omvang wordt een project zo'n 5 tot 10 jaar opgeleverd na de start van een locatieonderzoek.
- Gezien de netcongestie wordt door alle samenwerkende partijen ingezet op versnelling. In sommige gevallen is het mogelijk de planologische procedure te versnellen, door bijvoorbeeld de inzet van een coördinatieregeling of het gelijktijdig starten van verschillende onderdelen uit de planologische procedure.
- Ja dat doen we al. Voor de netverzwaringenprojecten die in de gemeente Amsterdam liggen, werkt de 'Taskforce energie-infra Amsterdam' aan een tijdige realisatie van de netverzwaringen. Voor de overige projecten in het Noordzeekanaalgebied wordt dit gedaan vanuit de 'Taskforce Energie-infrastructuur Noord-Holland'. Samen met gemeenten, TenneT en Liander wordt in 10 clusters in Noord-Holland samengewerkt om de projecten te versnellen die nodig zijn voor het oplossen van de netcongestie.

Vraag 7

In de beantwoording van de Vragen 98 / 2019 van Grethe van Geffen gaf u het volgende aan: *Wij zien het Noordzeekanaalgebied als een economische motor voor de werkgelegenheid. Dit dragen wij ook uit naar de bedrijven, gemeenten, de havenbeheerders en het Rijk. Via het Bestuursplatform Noordzeekanaalgebied hebben wij opdracht gegeven om een gezamenlijk vestigingsbeleid op te stellen met als doel de internationale concurrentiepositie van het gebied te versterken. Uitgangspunten hierbij zijn: een gerichte selectie van bedrijven die zich op de bedrijventerreinen kunnen vestigen. Denk hierbij aan het versterken van circulaire economie op de bedrijventerreinen door per bedrijventerrein aan te geven welke bedrijven er nodig zijn om de ketens te kunnen sluiten.*

- Erkent u dat de internationale concurrentiepositie van het gebied onder druk staat door bovengeschetste stapeling van problemen?
- In hoeverre is een gezamenlijk vestigingsbeleid in de afgelopen drie jaar tot stand gekomen en wat zijn daarvan de resultaten?
- Circulaire economie heeft industriewater, elektriciteit, fysieke ruimte en stikstofruimte nodig. Zijn deze zaken voldoende aanwezig om in het NZKG-gebied een (internationaal competitieve) circulaire ontwikkeling te kunnen neerzetten?

Antwoord 7:

- Ja. Voor de internationale concurrentiepositie is doorontwikkeling van het Noordzeekanaalgebied noodzakelijk.
- Er zijn verschillende acties in gang gezet. Soms als samenwerkende partijen, soms individueel.
 - Door het Bestuursplatform NZKG wordt de beschikbaarheid van bedrijventerreinen in het Noordzeekanaalgebied bijgehouden. De schaarste aan droge bedrijventerreinen is vanuit het Bestuursplatform NZKG geagendeerd in MRA-verband. Op basis van afspraken in de Verstedelijkingsstrategie werkt de MRA aan een regionale bedrijventerreinenstrategie. De ruimtelijke vragen in het gebied worden integraal opgepakt in het kader van de NOVI-aanpak NZKG.
 - Er wordt actief gestuurd op de uitgifte van nieuwe kavels. De havenbedrijven Zeehaven IJmuiden NV en Port of Amsterdam geven kadegebonden kavels alleen nog uit aan bedrijven met haven-gerelateerde functies. In de Amsterdamse haven worden bovendien al geruime tijd geen kavels meer uitgegeven ten behoeve van bedrijvigheid

- die draait om fossiele energie. Ook wordt door de Port of Amsterdam gestuurd op clustering van bedrijven in de circulaire economie.
- De Provincie Noord-Holland heeft in 2020 het juridisch kader aangescherpt door in de Omgevingsverordening een groot deel van het Noordzeekanaalgebied aan te merken als Industrierrein van Provinciaal Belang. Hiermee wordt afgedwongen dat bij een bestemmingsplanwijziging ruimte geboden blijft worden aan havengerelateerde bedrijvigheid, industrie, energietransitie en/of circulaire economie.
 - Zoals uit bovenstaande antwoorden reeds blijkt, zullen de havens een grote ontwikkeling moeten doormaken om (internationaal) competitief te kunnen blijven. Dat is mogelijk maar het zal een grote inspanning van alle betrokken partijen vergen.

Vraag 8

Het in de inleiding genoemde werkbezoek maakt duidelijk dat er niet alleen voor circulariteit samenhang is tussen de Amsterdamse havenbedrijven en andere (haven)bedrijven maar ook op logistiek gebied. Vaak fungeren Amsterdamse havenbedrijf, al dan niet in ketenvorm, als een logistieke poort die mogelijkheden opent voor andere (haven)bedrijven.

- Bent u zich bewust van het feit dat de Amsterdamse havenbedrijven een belangrijke rol spelen voor logistiek voor andere bedrijven in Noord-Holland?
- Heeft het beleid van de provincie Noord-Holland voldoende oog voor de logistieke samenhang tussen de (haven)bedrijven onderling? Graag een verklarend antwoord.

Antwoord 8:

- Ja we zijn ons dat bewust.
- Dat klinkt ook door in ons beleid. In februari 2022 is door u de Agenda Slimme en Duurzame Logistiek vastgesteld waarin staat beschreven hoe we daar als provincie de komende jaren mee om willen gaan. Hierin wordt onder meer benoemd dat om de goederenstromen binnen de provincie te kunnen accommoderen een Multimodaal Provinciaal Kernnet Goederenvervoer wordt opgesteld. Een goede aansluiting van het Noordzeekanaalgebied op de (inter)nationale achterlandverbindingen is daarbij als essentieel aangemerkt.

Vraag 9

- Spelen er behalve in het Westelijk havengebied van Amsterdam ook elders in het NZKG-gebied problemen met de beschikbaarheid van industriewater, dan wel worden deze problemen de komende jaren verwacht?
- Heeft de provincie een rol bij het zorgen voor voldoende capaciteit van industriewater?
- Indien de provincie een rol heeft: hoe ontstaan deze problemen en wat zijn logische oplossingsrichtingen?

Antwoord 9:

- Nee. Alleen in de Amsterdamse haven liggen op dit moment 2 aanvragen voor industriewater die niet gehonoreerd kunnen worden.
- Nee. Het industriewaternet wordt beheerd door Waternet (Amsterdamse haven) en door PWN (onder meer IJmond).
- Er wordt door Waternet op dit moment gewerkt aan capaciteitsuitbreiding van het industriewaternet in de Amsterdamse haven. In samenspraak met de Port of Amsterdam, de gemeente Amsterdam en de bedrijven die het betreft.

Vraag 10

Er is voor bedrijven op dit moment nauwelijks of geen ruimte voor verbouwingsprojecten – zoals die ten behoeve van duurzaamheid en circulariteit – of voor uitbreiding van activiteiten door de stikstofproblemen.

- Waar ligt volgens GS de korte termijn (<3 jaar) oplossing voor het gebrek aan stikstofruimte voor bedrijven in het NZKG-gebied?
- Waar ligt die oplossing op de langere termijn (>3 jaar)?

Antwoord 10:

- Voor bestaande industriële bedrijven is het vaak mogelijk de gewenste uitbreiding of transitie te realiseren met intern salderen. Dat kan al op de korte termijn. Voor nieuwe ontwikkelingen is op dit moment weinig stikstofruimte beschikbaar. Om deze ruimte iets te vergroten hebben wij een doelbank stikstof ingesteld specifiek gericht op energietransitie, circulaire economie en verduurzaming industrie voor het havengebied. Daarnaast verwachten wij dat er op termijn meer ruimte ontstaat door bronmaatregelen die door het Rijk worden ingesteld en door de maatregelen zoals benoemd in de uitvoeringsagenda stikstof NH.
- Op de langere termijn gaat de provincie uit van een zodanige daling van de stikstofdepositie, dat normale vergunningverlening weer mogelijk wordt. Dit kan alleen als de natuur aantoonbaar onderweg is naar een gunstige staat van instandhouding.