

Vergaderjaar 2023–2024

**31 409**

**Zee- en binnenvaart**

**Nr. 422**

## **BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 4 oktober 2023

Op 13 september 2022 heeft uw Kamer de motie van de leden Koerhuis en Van der Molen<sup>1</sup> aangenomen (Handelingen II 2021/22, nr. 107, item 7) waarin de regering verzocht wordt te onderzoeken onder welke voorwaarden er voor de Amsterdamse haven een extra havenbekken in de Houtrakpolder kan worden aangelegd en het gesprek met de provincie Noord-Holland en de betreffende gemeenten hierover te intensiveren.

In opdracht van het Ministerie van IenW heeft Deloitte onderzocht wat volgens de stakeholders in het Noordzeekanaalgebied (NZKG) de voorwaarden zijn waaronder de realisatie van een havenbekken voor de Amsterdamse haven in de hiervoor gereserveerde Houtrakpolder tot stand kan komen.

In de bijlage is het rapport van Deloitte «Onderzoek voorwaarden havenbekken Houtrakpolder» opgenomen met daarin de resultaten van het onderzoek op basis van de gesprekken met gemeenten rondom het NZKG en de provincie Noord-Holland.

Mede namens de Ministers van EZK en BZK worden hieronder de belangrijkste punten uit het rapport toegelicht.

### **Uitkomsten onderzoek**

Allereerst is de ruimtelijke strategische reservering voor realisatie van een havenbekken in de Houtrakpolder opgenomen in de Visie Noordzeekanaalgebied 2040. De provincie Noord-Holland heeft deze strategische reservering herbevestigd in haar Nota Zeehavens Noord-Holland, opgesteld in oktober 2022 en behandeld en aanvaard in de provinciale staten op 19 december 2022. Ook de gemeente Amsterdam heeft de Houtrakpolder als strategische reserve aangemerkt in haar Gemeentelijke

<sup>1</sup> Kamerstuk 31 409, nr. 364.

Visie Haven Amsterdam 2020–2040, met als voorwaarde dat alle bestaande havenruimte optimaal en intensief is benut. De gemeente Haarlemmermeer (in de eerdere hoedanigheid als gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude) heeft expliciet aangegeven niet in te stemmen met de ruimtelijke strategische reservering voor realisatie van een havenbekken in de Houtrakpolder.

Vanuit de gemeente Amsterdam wordt er ingezet op de ontwikkeling van Amsterdam-Haven-Stad met de bouw van ca. 70.000 woningen, waarvoor een deel van de bestaande haventerreinen binnen de ringweg A10 – gevestigde ondernemers met reële banen en haveninfrastructuur – plaats zou moeten maken. Om de huidige bedrijfsactiviteiten en de toekomstige ontwikkelingen onder andere op het gebied van (energie)transitie en circulaire- en haven economie voldoende te kunnen blijven huisvesten, moeten we bestaande ruimte voor havengebonden bedrijvigheid beter benutten en alternatieve ruimte vinden voor havengebonden en circulaire bedrijvigheid in het Noordzeekanaalgebied.

Het onderzoek laat zien dat de 16 geïnterviewde stakeholders, waaronder regionale en lokale overheden, het havenbedrijf Amsterdam en het havenbedrijfsleven, de volgende voorwaarden benoemen voor het inzetten van de strategische reservering:

- nut en noodzaak moeten bewezen zijn;
- er moet voldoende (politiek-)bestuurlijk en maatschappelijk draagvlak aanwezig zijn in de regio;
- er moet ook een redelijk alternatief perspectief zijn voor inpassing van andere ruimtelijke opgaven in het NZKG, waaronder woningen, natuur- en recreatieruimte, energietransitie en (piek)waterberging;
- natuurcompensatie is noodzakelijk als er gevolgen zijn voor de natuur; de milieueffectrapportage (m.e.r.) zal hier nader inzicht in moeten geven.

Verder zijn diverse voorwaarden benoemd om de toekomstbestendigheid van de Houtrakpolder als havenareaal te onderbouwen, waaronder de intensivering van het bestaande havenareaal, bereikbaarheid (over land en water) van de haven en het beperken van de effecten op de omgeving. Ook wordt aangegeven dat het van belang is om zoveel mogelijk verschillende ruimtelijke opgaven (zoals waterveiligheid en water en bodem sturend) te combineren en in het Noordzeekanaalgebied ruimte te behouden voor recreatie en natuur.

De uitdagingen die hieruit naar voren kwamen zijn onder andere:

- De nut en noodzaak is vooral een uitdaging in de timing (waar stakeholders verschillend tegenaan kijken) en het moment waarop dit bewezen is. De stakeholders hebben uiteenlopende opvattingen over de intensivering van het huidig havenareaal, danwel alternatieve locaties als vervanging voor een havenbekken in de Houtrakpolder.
- Er zijn uiteenlopende opvattingen over invulling van de Houtrakpolder, waaronder een havenbekken, recreatie, natuur, waterberging en een 380 kV transformatorstation; En er is geen volledig (politiek)bestuurlijk en maatschappelijk draagvlak bij de (meest betrokken) stakeholders;
- Bij het perspectief voor inpassing overige ruimtelijke opgaven in NZKG is niet aannemelijk dat alle voorgestelde ruimtelijke opgaven in de Houtrakpolder kunnen worden ingepast, mede vanwege de omvang van de opgaven. Er is ook nog onvoldoende zicht op de (haalbaarheid) van alternatieve locaties om de ruimtelijke opgaven te kunnen inpassen in het NZKG. Ook onvoldoende zicht op beschikbare locaties voor natuurcompensatie en de verdeling van de kosten hiervoor.

De Ministers van EZK, BZK en IenW zijn van mening dat, indien bestaande havenbedrijvigheid binnen de ringweg A-10 Amsterdam moet plaatsmaken voor woningbouw, er voldoende fysieke- en milieuruimte en een reëel handelingsperspectief moet zijn voor (reeds gevestigde) havengebonden bedrijvigheid om elders in het havengebied een plek te vinden. In het ontwikkelperspectief van NOVEX NZKG zal duidelijk worden of de Houtrakpolder daar een aangewezen locatie voor kan zijn. Een trek van de haven uit de stad is niet nieuw en voldoende ruimte voor havenbedrijvigheid past bij de bereikbaarheidsinvesteringen die in de regio gedaan zijn, zoals de zeesluis IJmuiden. Hiermee wordt tevens invulling gegeven aan het belang van de Amsterdamse haven als internationale transportcorridor. Het verdient verder aanbeveling om in NOVEX NZKG verband te onderzoeken of het combineren van de functies van piekwaterberging en realisatie van een havenbekken een maatschappelijke meerwaarde bieden. In de haven van Antwerpen zijn voorbeelden te vinden van een dergelijk havendok zonder getijdebewegingen van de Westerschelde.

### **Vervolg**

In het Bestuurlijk Overleg Leefomgeving zijn de (voorlopige) uitkomsten van het onderzoek tussen Rijk en regio besproken. In het NOVEX-Noordzeekanaalgebied, dat de Minister van EZK samen met de Provincie Noord-Holland trekt, zal de verdere ruimtelijke ontwikkeling van het Noordzeekanaalgebied worden uitgewerkt met de totstandkoming van een ontwikkelperspectief dat eind dit jaar gereed moet zijn. In de eerste helft van 2024 wordt hier een uitvoeringsagenda en een regionale investeringsagenda aan toegevoegd.

Het NOVEX-NZKG richt zich op zeven maatschappelijke opgaven: *Energie, milieu en gezondheid, water en klimaat, woningbouw, landschap en ecologie, circulaire economie en haven economie*. De ruimtelijke invulling van de Houtrakpolder wordt hier integraal in meegenomen.

Het onderzoeksrapport is een aanzet voor de uitwerking van de opgaven die spelen in het Noordzeekanaalgebied rondom de Houtrakpolder. De verdere uitwerking zal nog plaats moeten vinden en vraagt een duidelijke bestuurlijke afweging en keuzes. In het onderzoek zijn verschillende uitdagingen in kaart gebracht, voortkomend uit de wijze waarop stakeholders invulling willen geven aan de verschillende voorwaarden. Deze uitdagingen kunnen meegegeven worden aan het NOVEX-NZKG om verder te analyseren, afwegingen te maken en uiteindelijke keuzes voor te bereiden voor bestuurlijke besluitvorming.

De onderzoeksresultaten van Deloitte zullen worden aangeboden aan het Bestuursplatform van het Noordzeekanaalgebied waar de NOVEX-NZKG verder wordt uitgewerkt.

In NOVEX-NZKG verband zal uw Kamer eind dit jaar nader worden geïnformeerd over de invulling van het ontwikkelperspectief en de inzet op de Houtrakpolder.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,  
M.G.J. Harbers