

MARITIEM CLUSTER DEN HELDER
TOEKOMSTBESTENDIGE
STAD EN HAVEN
VOOR DE KOP VAN
NOORD-HOLLAND



Colofon

Dit product is opgesteld door AT Osborne



in opdracht van:

Gemeente Den Helder
Koninklijke Marine
Provincie Noord-Holland

Definitieve versie
6 april 2022

foto's - gemeente Den Helder
kaart-en beeldmateriaal - AT Osborne/Provincie Noord-Holland

VOORWOORD

Dit rapport is de uitkomst van een traject waaraan veel mensen hebben meegewerkt. Vanuit de Provincie Noord-Holland, gemeente Den Helder, Koninklijke Marine, N.V. Port of Den Helder, Rijksvastgoedbedrijf, Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier, Ministerie van Economische Zaken en Rijkswaterstaat zijn mensen gezamenlijk aan de slag gegaan om te zoeken naar een toonaangevend en toekomstbestendig perspectief voor het Maritiem Cluster. Wij van AT Osborne, zijn als procesregisseur in de lead geweest bij het komen tot dit punt, maar hadden dat niet zonder de continue inspanningen van deze mensen kunnen doen. In het bijzonder hebben wij de open samenwerking in de werkgroepen zeer gewaardeerd. Het heeft partijen dichter bij elkaar gebracht en dat is een mooie stap op weg naar meer.

In 2019 heeft op verzoek van de stakeholders in Den Helder een Gateway Health Check (onderdeel van het Ministerie van BZK) plaatsgevonden die tot de aanbeveling heeft geleid om met betrokken partijen te komen tot een gezamenlijk streefbeeld voor het Maritiem Cluster Den Helder en omgeving. Twee ontwerpende bureaus zijn gevraagd om verschillende ruimtelijk strategische verkenningen voor het Maritiem Cluster te schetsen. Zij zijn erin geslaagd de verschillende belangen en mogelijkheden helder te illustreren in de vorm van een aantal concrete modellen (zie rapporten Posad Maxwan en Generation Energy september 2020 en FABRICations en Kirkman Company september 2020).

De Rijksbouwmeester heeft op basis van deze ruimtelijke verkenningen, die inspirerend moeten werken voor een verdere invulling, een zestal aanbevelingen gedaan.

Dat zijn:

1. Doe het integraal, niet sectoraal en doe het gezamenlijk.
2. Kies voor maximaal rendement op geïnvesteerde maatschappelijke euro's
3. Zet nu in op de lange termijn
4. Kies voor kwaliteit
5. Kijk naar het schaalniveau van de regio
6. Zorg voor continuïteit en goede bestuurlijke samenwerking op alle niveaus

Deze aanbevelingen zijn voor ons kaderstellend geweest zowel voor het uitwerken van een Lange Termijn Perspectief als voor het identificeren van mogelijkheden op korte(re) termijn.

Met het afronden van dit rapport is een toonaangevend en toekomstbestendig Maritiem Cluster wellicht wat dichterbij gekomen, maar er zal ook na dit rapport nog veel werk moeten worden verricht om de perspectieven en denkrichtingen om te zetten in actie(s). Er is dus geen eind gekomen aan het ingeslagen traject. Het is de wens van ons dat partijen – gezamenlijk en op basis van het huidige begrip en vertrouwen – verder blijven werken aan de volgende fases van deze geweldige gebiedsontwikkeling.

Hiermee wordt een fundament gelegd voor de verdere ontwikkeling en realisatie van een toekomstbestendig en toonaangevend Maritiem Cluster. Het is aan de samenwerkende overheden (Provincie Noord-Holland, Gemeente Den Helder en Koninklijke Marine) om andere bestuursorganen en stakeholders in stad en regio te betrekken voor het vervolg. De lijnen van dit rapport kunnen de basis vormen voor een breed gedragen bestuursakkoord. Het bestuursakkoord is, ons inziens, leidend in de ontwikkeling en realisatie van het Maritiem Cluster.

INHOUDSOPGAVE

HET VERHAAL: Compachte high-tech Zeehaven	6
1. HET MARITIEM CLUSTER	
1.1 Inleiding	11
1.2 De ambitie van het Maritiem Cluster	12
1.3 De opgaven op regionale schaal	16
1.4 Twee hoofddoelstellingen	20
2. LANGE TERMIJN PERSPECTIEF VOOR HET MC	
2.1 Inleiding	23
2.2 Ruimtelijk structurerende elementen	26
3. DE KERNZONE	
3.1 Inleiding	33
3.2 Behoeften en belangen kernzone	36
3.3 Drie clusteropgaves	38
3.3.1 Opgave Nieuwe Diep-Nieuwe Werk	40
3.3.2 Opgave Harssens en omstreken	50
3.3.3 Opgave Kooypunt-Kooyhaven	58
3.3.4 Overige opgaven	62
4. ADVIES EN VERVOLG	65
5. BIJLAGEN	
I Proces	71
II Aanpak	78

Het verhaal: Compacte High-Tech Zeehaven

Ver weg....

In het waterrijke west Nederland is Den Helder een van de (meest) strategische locaties op het kruispunt van Noordzee en Waddenzee. Het is de plek waar een belangrijk deel van de (wind)energie die gewonnen wordt op de Noordzee binnenkomt en wordt doorgevoerd en de offshore (lucht)haven van waaruit een belangrijk deel van de energie infrastructuur op zee wordt onderhouden. Tevens is de haven van Den Helder de thuisbasis voor de Koninklijke Marine. De onderhoudswerkplaatsen van de Koninklijke Marine zijn hoogwaardige geoutilleerd en voorzien de KM en andere bedrijven van adequaat onderhoud aan schepen (en wapensystemen).

De contouren van de opgaven die de veranderende geopolitieke- en klimaatsituatie met zich meebrachten kwamen rond 2020 steeds scherper in beeld als ontwikkelkrachten voor Den Helder. Waar het toenemend strategische belang zich echter vertaalde in nieuwe kansen voor stad en haven, zorgde de versnelde zeespiegelstijging aanvankelijk juist voor toenemende veiligheids- en operationele risico's. Steden en dorpen werden onder de loep gelegd: als het water komt, waar zetten we dan op in?

De stad was genoodzaakt zich kritisch te heroriënteren op het gebruik van de beschikbare ruimte en de vanzelfsprekendheid van te allen tijde behoud en bescherming ervan. Om de toenemende kosten van bescherming tegen de zee (ook op termijn) in de hand te houden bleken twee dingen noodzakelijk: zuinig en slim ruimtegebruik (met als uitkomst een compacte stad) en tegelijk: inzetten op het versterken van het strategisch en economisch belang van de stad. Alleen een stad met waarde is immers het behouden waard.



Dit besef bracht haven, Marine en stad dicht bij elkaar rondom de noodzaak van een structurele en duurzame verbouwing van het haven- en werkgebied van de stad. In dezelfde tijd publiceerden rijk en regio plannen over de lange termijn toekomst van Nederland waarin zij steeds gedurfter beelden presenteerden van een waterrijk west Nederland. Daarin 'stadspolders' waarin alles van (nationale) waarde beschermd zou moeten worden. Zo begon de mogelijke toekomst van Den Helder een gezicht te krijgen. Als Amsterdam een toekomst als stadspolder zou kunnen hebben, waarom Den Helder als nationale energie- en militaire Hub dan niet?



montage "energienatuurlandschap"

Dichtbij....

Den Helder is een schiereiland in zee. De stad is aan drie kanten omringd door water, maar heeft slechts één luwe kant. Hier is haven- en werkruimte gewonnen op zee. Lange lijnen (kanaal, dijken, wegen en kades) begrenzen en doorsnijden dit kunstmatige, lange en smalle landschap en maken er doorheen bewegen lastig.

Rondom het schiereiland Den Helder liggen eveneens bijzondere en complexe juridische regimes. De Wadden zijn beschermd door N2000 en Unesco, en het omvangrijke defensieterrein is beveiligd, niet openbaar toegankelijk en gesloten met zonering die verder reikt dan het eigen gebied. De Marine kazerne Willemsoord met de Nieuwe Haven is een eiland binnen de stadsgrenzen. Nieuwe ruimte voor Marine, Havenbedrijf, toekomst en stad kan er niet makkelijk bijgemaakt worden.

Die moet op een andere manier worden gevonden. Binnen de beperkte grenzen van het schiereiland gaat gebiedsontwikkeling daarom om het vinden van synergie, om Samenwerking, Reorganiseren, Indikken en Combineren van functies. Dit lukt alleen als gezamenlijke overheden en stakeholders meedoen en helder is welke voordelen hier voor eenieder – en voor de lange termijn en de stad als geheel – inzitten. Gebruik(ersgroepen) zullen - meer dan in de huidige situatie - strategisch moeten worden verweven of soms juist beter gescheiden. Infrastructuur, in de breedste zin van het woord (weg, water, gas, haven, elektra), moet een integraal onderdeel zijn van deze 4D puzzel (=3D+tijd). Nieuwe 'Hotspots' van bepaalde functies hebben slimme infracombinaties nodig, en andersom zijn die pas nuttig en betaalbaar als er zulke Hotspots zijn.



Ruimte- en belangenpuzzels als deze zijn nooit eenvoudig, maar ze leveren uiteindelijk wel gebieden op met aantrekkingskracht en identiteit, zoals bijvoorbeeld de stationsomgevingen van Utrecht of Amsterdam. Ook de opgaven in deze gebieden waren meervoudig complex: logistiek, technisch, gebruik en partijen. Het zijn ook gebieden die als nieuwe stadsfragmenten, én door het erin geïnvesteerde geld langer standhouden dan verspreide, minder robuuste ontwikkelingen.



1

HET MARITIEM CLUSTER



1.1 INLEIDING

Sinds begin 2020 verkennen de Gemeente Den Helder, Provincie Noord-Holland en het ministerie van Defensie (met het Commando Zeestrijdkrachten als kartrekker) samen de mogelijkheden om het Maritiem Cluster Den Helder duurzaam en economisch rendabel en met maatschappelijke meerwaarde te ontwikkelen. Het Maritiem Cluster heeft namelijk te maken met een toenemend aantal complexe opgaven op het gebied van milieuruimte, bereikbaarheid en economische ruimte voor gewenste civiele en militaire functies. Daarnaast is er ook een noodzaak om in te spelen op de verwachte gevolgen van klimaatverandering, zoals de stijgende zeespiegel en bieden ontwikkelingen rondom de energietransitie kansen voor deze regio. De urgentie is, gelet op de ontwikkeling op het gebied van de afbouw van fossiele brandstoffen waarop de regio is ingericht, hoog.

Er liggen in ieder geval twee nationale opgaven die direct de Kop van Noord-Holland en met name Den Helder raken.

1. De nieuwe Defensienota 2022. Defensie moet voldoende toegerust zijn om de veiligheid en vrijheid te beschermen, in Nederland en elders in de wereld, nu en in de toekomst. Hiervoor is o.m. inzet nodig op goed werkgeverschap, betere samenwerkingen tussen Defensie en civiele bedrijven/kennisinstellingen en een verdere verduurzaming van het vastgoed.
2. Voornemens ten aanzien van het klimaat in het regeerakkoord: De voornemens betreffen o.m. een aangescherpt doel voor de CO₂-vermindering ten opzichte van 1990, zijnde een reductie hiervan met 55 procent in 2030. Daarnaast wordt stevig ingezet om gasverbruik te verminderen.

1.2 DE AMBITIE VAN HET MARITIEM CLUSTER

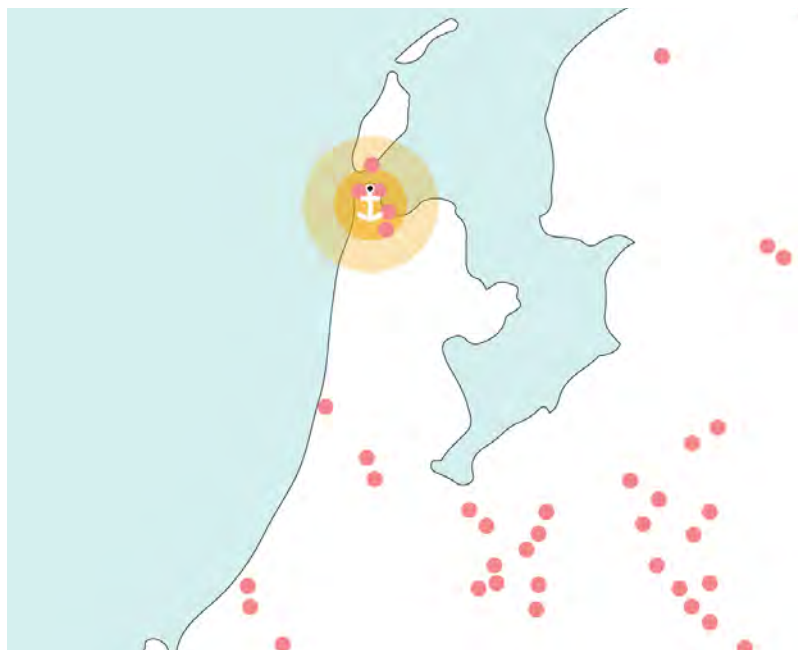
Het Maritiem Cluster is de thuisbasis voor de Koninklijke Marine. De onderhoudswerkplaatsen in de haven zijn hoogwaardige geoutilleerd en voorzien de KM en civiele bedrijven van adequaat onderhoud aan schepen (en wapensystemen). Tevens is de haven van Den Helder de plek waar een belangrijk deel van de (wind)energie die gewonnen wordt op de Noordzee binnenkomt en wordt doorgevoerd en de offshore (lucht)haven van waaruit een belangrijk deel van de energie infrastructuur op zee wordt onderhouden. Het Maritiem Cluster is op basis van deze twee cruciale belangen een plek van Nationale betekenis en moet als zodanig versterkt worden.

Op nationale (en zelfs internationale) schaal speelt Den Helder door haar strategische ligging nu en in de toekomst een cruciale rol. Den Helder is en blijft daarmee: de thuisbasis van de Koninklijke Marine en een logistieke basis voor offshore en aanlandplaats van duurzame energie

Thuisbasis Koninklijke Marine

Den Helder is de thuisbasis voor de Koninklijke Marine. De KM is onlosmakelijk verbonden met Den Helder en is de grootste werkgever in de regio. De KM is zeer belangrijk voor Den Helder en andersom is Den Helder dat ook voor de Koninklijke Marine. Voor de KM geldt boven alles dat de operationele inzetbaarheid te allen tijde gegarandeerd moet kunnen worden. Voor een verantwoorde bedrijfsvoering moet rekening gehouden worden met de huidige en toekomstige vereisten voor de fysieke leefomgeving. Hierdoor bestaat er nu al een tekort aan geschikte

kaderuimte. Daarnaast is, na jaren van bezuinigingen het defensiebudget aanzienlijk verhoogd. Hierdoor is er, na jaren van krimp, weer ruimte voor groei voor de KM, waardoor de werkgelegenheid zal toenemen. Schepen worden vervangen door een nieuwe generatie modernere en grotere eenheden. Het tekort aan (kade) ruimte zal de komende jaren dan ook toenemen. De ruimte op de marinebasis is echter beperkt. Gezocht moet worden naar mogelijkheden voor een multifunctioneel of efficiënter gebruik van de beperkte beschikbare ruimte binnen het Maritiem Cluster. Defensie is landsbreed haar vastgoedportefeuille aan het rationaliseren. Het vastgoed is over het algemeen verouderd en wijd verspreid. Om de defensie brede vastgoedportefeuille toekomst vast te ontwikkelen zijn plannen opgesteld voor revitalisering, concentratie en verduurzaming. Deze plannen zijn voor de Marinebasis in Den Helder ook aanleiding om anders naar het huidige vastgoed te kijken. Met het oog op de zeespiegelstijging en de ligging buitendijks heeft ook de Defensie de noodzaak om compact, ruimte-efficiënt en toekomstbestendig met haar gebied om te gaan.



De locaties van Defensie in Nederland

Logistieke basis voor offshore en aanlandplaats van duurzame energie

De haven van Den Helder speelt op zowel nationaal als regionaal niveau een belangrijke rol ten aanzien van operations & maintenance van de offshore energie (olie & gas en wind op zee). Met name de combinatie van de haven met het nabij gelegen Den Helder Airport - die vrijwel geheel is ingericht voor offshore dienstverlening – maakt deze plek zo uniek en sterk. Den Helder is op dit moment al een belangrijke aanlandplaats van energie, zo komt de meerderheid van het Noordzeegas hier aan land. Fossiele brandstoffen (zoals gas) zijn echter eindige producten en deze moeten op korte termijn worden getransformeerd naar meer duurzame varianten en daar liggen voor Nederland en de regio dan ook de grote opgaven.



Windparken op zee in ontwikkeling (oranje) en in planning (paars)

De energietransitie biedt nieuwe perspectieven (elektriciteit en waterstof) ten aanzien van de bestaande rol van Den Helder als aanlandingshub voor het Noordzeegas. Den Helder heeft de potentie om zich te ontwikkelen tot een belangrijke duurzame energiehub voor aanleg, beheer en onderhoud van windparken, waar de energie van de windparken op zee zowel in de vorm van elektronen als waterstof moleculen kan worden aangeland. Daarnaast zal de aanlanding van wind op zee ook grote investeringen vragen in transformatorstations en zullen zware elektriciteitskabels nodig zijn om de energie naar de grotere Nederlandse economische centra te transporteren. De al in Den Helder aanwezige gasinfrastructuur kan op termijn worden ingezet voor het transport van waterstof dat op zee of in Den Helder zelf is geproduceerd. Overall zal de offshore logistieke sector zich op termijn omvormen van olie en gas naar elektriciteit en waterstof en daarmee zal de rol van de haven - en dus ook de rol van Den Helder - fors belangrijker worden.

Dus: Den Helder is van nationale betekenis

Er moet serieus rekening gehouden worden met een nieuwe inrichting van Nederland. Het IPCC rapport “Als het water komt” beschrijft de consequenties van een zeespiegelstijging van 1 tot mogelijk 3 meter. Het toekomstbeeld van Nederland tot 2100 wordt daarmee al feitelijk bepaald door water. Den Helder is van nationale betekenis, niet alleen vanwege de Rijkszeehaven, met functies buiten- maar ook binnendijks, maar ook als belangrijke en cruciale factor in de energievoorziening en energie balancerings voor andere regio's en het land. Dergelijke plekken van nationale betekenis dienen beschermd te worden. Den Helder zal als nationale energie- en militaire hub in dit beeld sterk op de kaart moeten staan en dat vraagt nu al aandacht.

1.3 DE OPGAVEN OP REGIONALE SCHAAL

Den Helder vertegenwoordigt een belangrijk Maritiem Cluster met de onderhoudslogistiek van zowel de Koninklijke Marine als de Offshore. De logistieke kracht van dit cluster zit hem in de kennis van en het onderhoud van High-Tech maritieme systemen. De uitdaging is om dit cluster verder te verbinden en daarmee te versterken langs de lijnen van samenwerking op het gebied van infrastructurele ontwikkelingen, aantrekken van nieuwe bedrijvigheid, bundeling van civiel-militaire onderhoudscapaciteit, de bevordering van een aantrekkelijk vestigingsklimaat om te wonen, werken en recreëren en het koppelen van onderwijs en kennisdeling. De economische ontwikkeling die hiermee kan worden gerealiseerd vormt de belangrijkste aanleiding om het maritiem cluster te ontwikkelen.

We onderscheiden een zestal opgaven en kansen die betrekking hebben op het Maritiem Cluster:

De economische positie versterken:

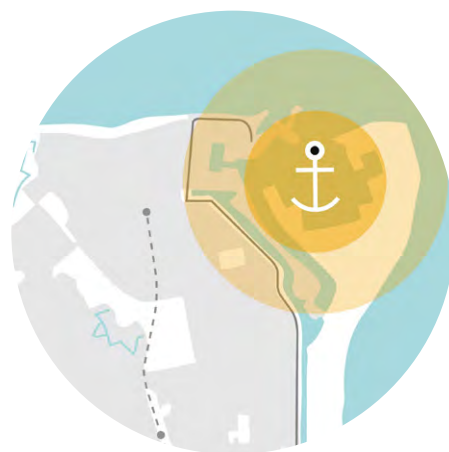
Den Helder en de regio moeten blijven inzetten op de economie met een focus op het versterken van het vestigingsklimaat. De Kop van Noord-Holland kampte met een neerwaartse demografische -en economische spiraal. Deze is gekeerd, maar vraagt constante aandacht om de ingezette trend van evenwichtige economische ontwikkeling vast te houden en te versterken. Met de verdere afname van het bestaande olie en gas onderhoud is er een nieuwe economische basis nodig. De energietransitie biedt nieuwe perspectieven (elektriciteit en waterstof) op de bestaande rol van de regio en daar liggen dan ook



kansen. Daarnaast kent ook het scheepsonderhoud in de haven zijn specifieke dynamiek. Het onderhoudsbedrijf van de Koninklijke Marine staat voor grote uitdagingen, met de toekomstige vernieuwingen en uitbreidingen van de marinevloot, maar ook met een vergrijzend personeelsbestand en een steeds schaarser wordend aanbod van technisch personeel. De basis van het scheepsonderhoud zal verder versterkt moeten worden door o.m. inzet op civiel militaire samenwerking en op de dimensie high-tech maritieme systemen.

Operationele inzetbaarheid KM waarborgen:

De Koninklijke Marine wordt in haar bedrijfsvoering beperkt door te weinig afmeerruimte. De nieuwe (grotere) schepen van de KM zorgen voor meer vraag naar zeekade ruimte. Er is ruimte nodig voor de KM om zich hier ook voor de toekomst te kunnen blijven ontwikkelen en te groeien, wat direct ten goede komt aan de stad en regio. Daarnaast wil de KM een aantrekkelijke werkgever zijn in een aantrekkelijke woon- en leefomgeving. Dat vraagt om ruimtelijke kwaliteit, goede huisvesting en goede voorzieningen op zowel het Defensieterrein als in de stad. Naast de ruimtevraag ligt er een opgave voor KM ten aanzien van human capital. De KM is op zoek naar technisch geschoold personeel, dat noodzakelijk is voor het nodige onderhoud en/of het door ontwikkelen van innovatieve maritieme systemen. Dat kan zij niet alleen. De KM zoekt dan ook nadrukkelijk de samenwerking met andere partijen (civiel) bij de invulling van deze opgaven, denk hierbij aan de Regio Deal, 'de Kop Groeit' etc.



Schakel in de energietransitie vergroten:

In de haven is fysieke ruimte nodig om de nieuwe economie rondom Wind op Zee en H2 te kunnen faciliteren. Deze stap is noodzakelijk om ook in de toekomst de Offshore sector als een tweede economische pijler in de haven voor de toekomst zeker te stellen. Den Helder ligt op een cruciale positie ten opzichte van de (noordelijke) Noordzee. Gelet op de ontwikkelingen rondom Wind op Zee - nu en na 2030 - ligt er voor Den Helder en de regio een opgave om hier op tijd de aansluiting te realiseren. De ontwikkelingen gaan snel en de ambities voor wind op zee tot aan 2030 zijn in het huidige regeerakkoord meer dan verdubbeld. De urgentie is dan ook hoog om Den Helder en de regio hiervoor in positie te brengen! De Kop van Noord-Holland streeft er naar om naast het Offshore onderhoud aan windparken tevens een cruciale schakel te worden in de productie, aanlanding, omzetting en doorvoer van duurzame energie vanaf de Noordzee. Hiervoor zet de regio in op een goed vestigingsklimaat voor de nieuwe partijen die hun werkzaamheden zoeken in het onderhoud, de logistiek en bevoorrading van windparken en waterstofinfrastructuur op de Noordzee. Hiervoor is dus naast ruimte ook inzet nodig op goede faciliteiten, goede bereikbaarheid, kennis en mogelijkheden voor experimenten.



Bereikbare stad waarborgen:

De regio en de N250 in het bijzonder hebben te maken met een toenemende verkeersdruk en daarmee met een verkeersveiligheidsvraagstuk. Er is te veel verkeer dat gebruik maakt van de huidige beperkte routes naar de bedrijven (Westoever, Nieuwe Werk en binnenstad), de KM (via Moormanbrug) en de TESO (doorgaande route naar Texel). Er is een duurzame oplossing



nodig om tegemoet te komen aan de vraag naar bereikbaarheid, verkeersveiligheid en de wens van inwoners om congestie ten alle tijden zoveel mogelijk tegen te gaan, opdat de leefbaarheid van de stad en haar inwoners niet langer (of extra) onder druk komt te staan en de bereikbaarheid van havenactiviteiten geborgd blijft.

Stad, zee en haven met elkaar verbinden:

Den Helder streeft ernaar om de verbinding tussen stad en zee en tussen stad en KM te versterken. De verbindingen zijn in de loop van de decennia veranderd en er wordt naar de toekomst toe iets anders gevraagd. Waar de twee elkaar raken, zoals op Willemsoord, vergt dat nieuwe oplossingen/richtingen.



Toekomstbestendig ontwikkelen:

Den Helder zit, net als vele andere steden en gebieden, met een waterveiligheidsvraagstuk, dat op korte termijn de aandacht vraagt. De stijgende zeespiegel, alsmede ook de aan vervanging toe zijnde waterkering (de kering is afgekeurd met betrekking tot de normering 2050), vormen een situatie die om aanpassing vraagt en waar HHNK als beheerder voor aan de lat staat, maar deze vraagt ook aandacht bij de KM als grootste gebruiker van de buitendijkse terreinen. Daarnaast spelen er ook uitdagingen op het gebied van geluidsruimte en externe veiligheid, die met de ontwikkeling van de haven opgepakt dienen te worden.

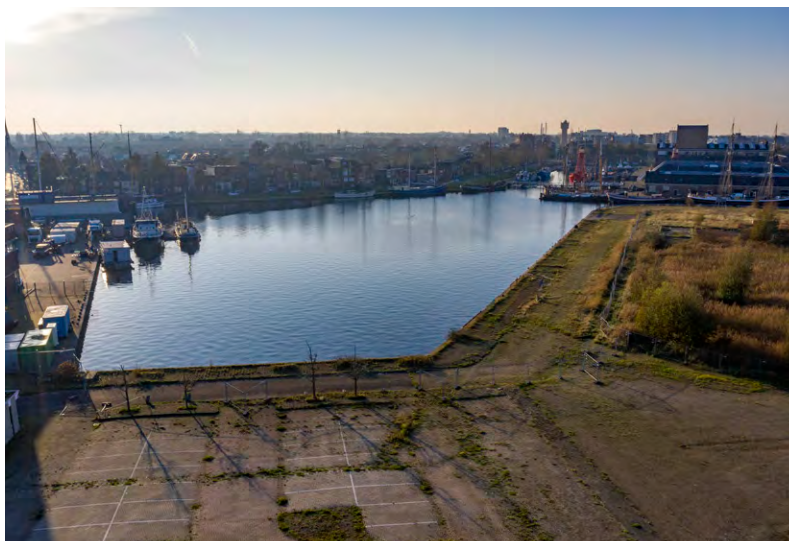


1.4 TWEE HOOFDDOELSTELLINGEN

De eerder gestelde zes opgaven (die zich op korte termijn aandienen), in combinatie met de ambitie voor het Maritiem Cluster op lange termijn, vertalen zich in twee hoofddoelstellingen. Deze hoofddoelstellingen vormen de basis die nodig is om verder uit te groeien tot High Tech Zeehaven waar KM en civiele bedrijven zich optimaal kunnen (door)ontwikkelen.

I Het versterken van de Haveneconomie:

De haven is voor Den Helder de economische motor en de reële mogelijkheid voor economische groei. Ondanks dat Den Helder geen haven van nationaal belang is in economische zin, gaat het hier wel om een Rijkszeehaven van een bijzondere categorie gezien de combinatie van civiele en defensiebelangen. De haven van Den Helder is de thuishaven van de KM en dient ook als belangrijke haven voor de Kustwacht. Met de ontwikkelingen op de Noordzee zullen de activiteiten van de KM navenant toenemen en aan belang winnen. De Rijkszeehaven zal zich meer en meer



ontwikkelen als operationeel centrum en thuisbasis voor handhaving, bewaking en beveiliging van het Noordzeegebied. Hier heeft de Kustwacht nadrukkelijk ook een belangrijke rol te vervullen. De Rijkseehaven biedt daarnaast ook kansen voor verdere economische ontwikkeling op het gebied van voor offshore & maintenance en inzet op waterstof.

II Het versterken van de Maritieme stadsontwikkeling:

Den Helder ligt omringd door zee en ademt maritieme functies. Echter de verbinding tussen de stad en de haven (en de maritieme functies) is maar beperkt zichtbaar en dus ook in mindere mate voelbaar. De haveneconomie versterken bestaat niet alleen uit het extra ruimte scheppen voor bestaande en nieuwe activiteiten. Een toekomst vast Den Helder bestaat ook uit het ontwikkelen van het juiste economische vestigingsklimaat en leefklimaat. Dat vraagt inzet op bereikbaarheid, op het versterken van de verbinding tussen stad en haven en vraagt aandacht voor de leef- en woonomgeving.



2

LANGE TERMIJN PERSPECTIEF VOOR HET MARITIEM CLUSTER



2.1 INLEIDING

Bij een toekomstbestendige ontwikkeling moet vooruit gekeken worden. Wat zijn de grote veranderingen van de komende decennia en hoe kunnen we daar al rekening mee houden in de huidige planvorming? Er is, met die reden, eerst gekeken naar de lange termijn ontwikkelingen waar Nederland, de regio en Den Helder in het bijzonder mee te maken gaan krijgen. Deze lange termijn perspectieven zijn namelijk richtinggevend en in enkele gevallen kader stellend voor alle opgaven die de komende tijd op de regio zullen afkomen.

Het Lange Termijn Perspectief is niet een eindbeeld. Het betreft ontwikkelingen binnen een aantal thema's die structurerend zijn voor de toekomst, zijnde waterveiligheid, mobiliteit/bereikbaarheid en energietransitie. Deze zijn daarmee de leidende elementen als het gaat over elke ontwikkeling die binnen het Maritiem Cluster valt. Dat wil zeggen dat elke ontwikkeling een bijdrage aan een of meerdere van deze elementen levert.

HET LANGE TERMIJN PERSPECTIEF

Ontwikkeling Maritiem Cluster



Het Lange Termijn Perspectief zet dus eerder een duidelijke richting uit. Deze biedt houvast voor alle plannen die komende jaren ontwikkeld zullen worden om de hoofddoelstellingen te bereiken.

Gelet op de positie en specifieke uitdagingen van de Kop van Noord-Holland zijn een drietal ontwikkelingen uitgelicht. Deze drie worden door ons beschouwd als leidende principes voor alle opgaven die zich op korte en middellange termijn aandienen. Wij hebben deze principes 'ruimtelijke structurerende elementen' genoemd.

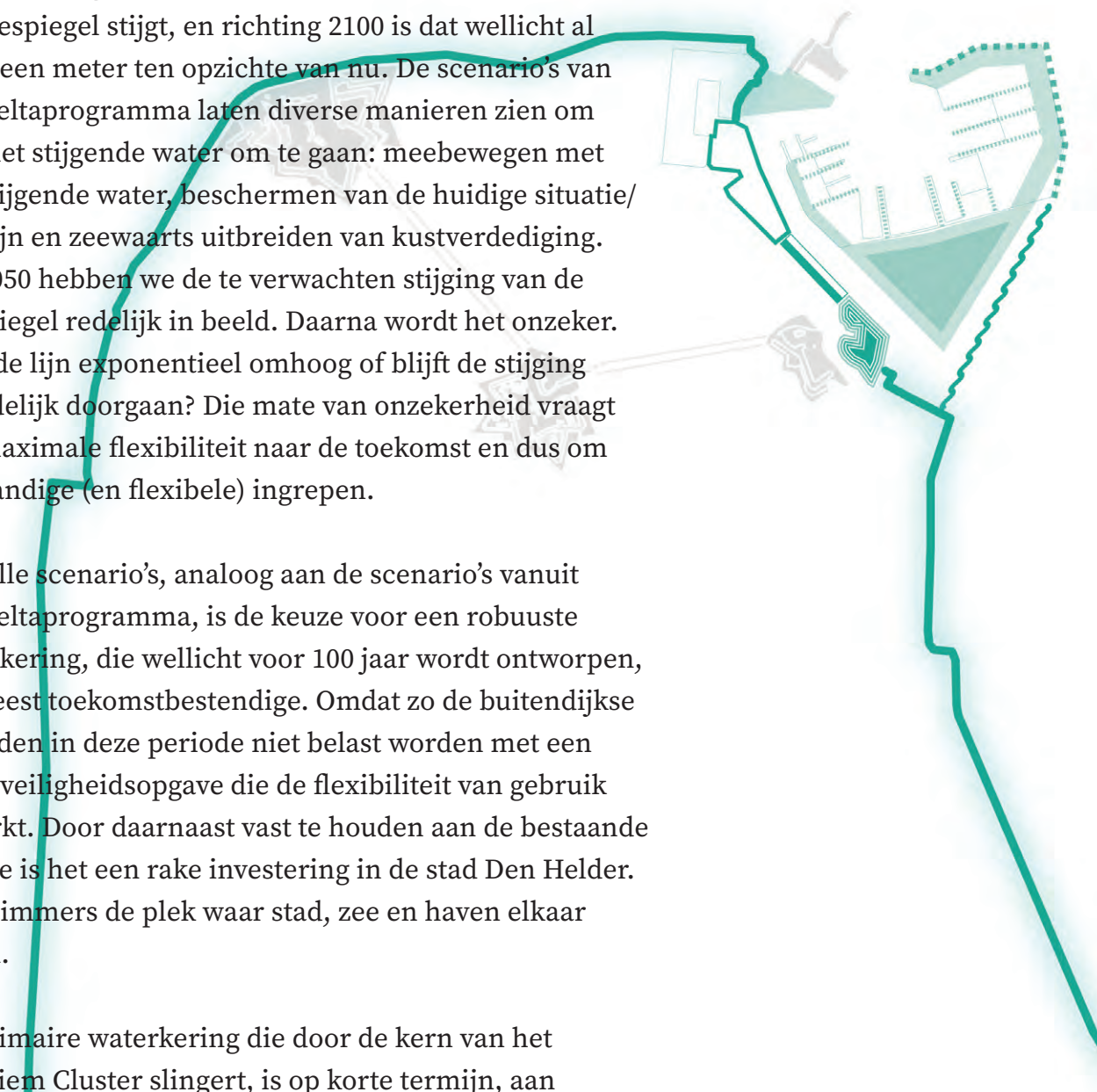
2.2 RUIMTELIJK STRUCTURERENDE ELEMENTEN

Waterveiligheid: robuuste kering is investering in de stad

De zeespiegel stijgt, en richting 2100 is dat wellicht al bijna een meter ten opzichte van nu. De scenario's van het Deltaprogramma laten diverse manieren zien om met het stijgende water om te gaan: meebewegen met het stijgende water, beschermen van de huidige situatie/ kustlijn en zeewaarts uitbreiden van kustverdediging. Tot 2050 hebben we de te verwachten stijging van de zeespiegel redelijk in beeld. Daarna wordt het onzeker. Gaat de lijn exponentieel omhoog of blijft de stijging geleidelijk doorgaan? Die mate van onzekerheid vraagt om maximale flexibiliteit naar de toekomst en dus om verstandige (en flexibele) ingrepen.

Van alle scenario's, analoog aan de scenario's vanuit het Deltaprogramma, is de keuze voor een robuuste waterkering, die wellicht voor 100 jaar wordt ontworpen, de meest toekomstbestendige. Omdat zo de buitendijkse gebieden in deze periode niet belast worden met een waterveiligheidsopgave die de flexibiliteit van gebruik beperkt. Door daarnaast vast te houden aan de bestaande locatie is het een rake investering in de stad Den Helder. Dit is immers de plek waar stad, zee en haven elkaar raken.

De primaire waterkering die door de kern van het Maritiem Cluster slingert, is op korte termijn, aan onderhoud toe. Er doet zich dus nu een kans voor om de noodzakelijke aanpassingen (ten behoeve van de waterveiligheid) te koppelen aan andere urgente opgaven ten aanzien van de economie en maritieme stadsontwikkeling. De beperkte beschikbare ruimte op

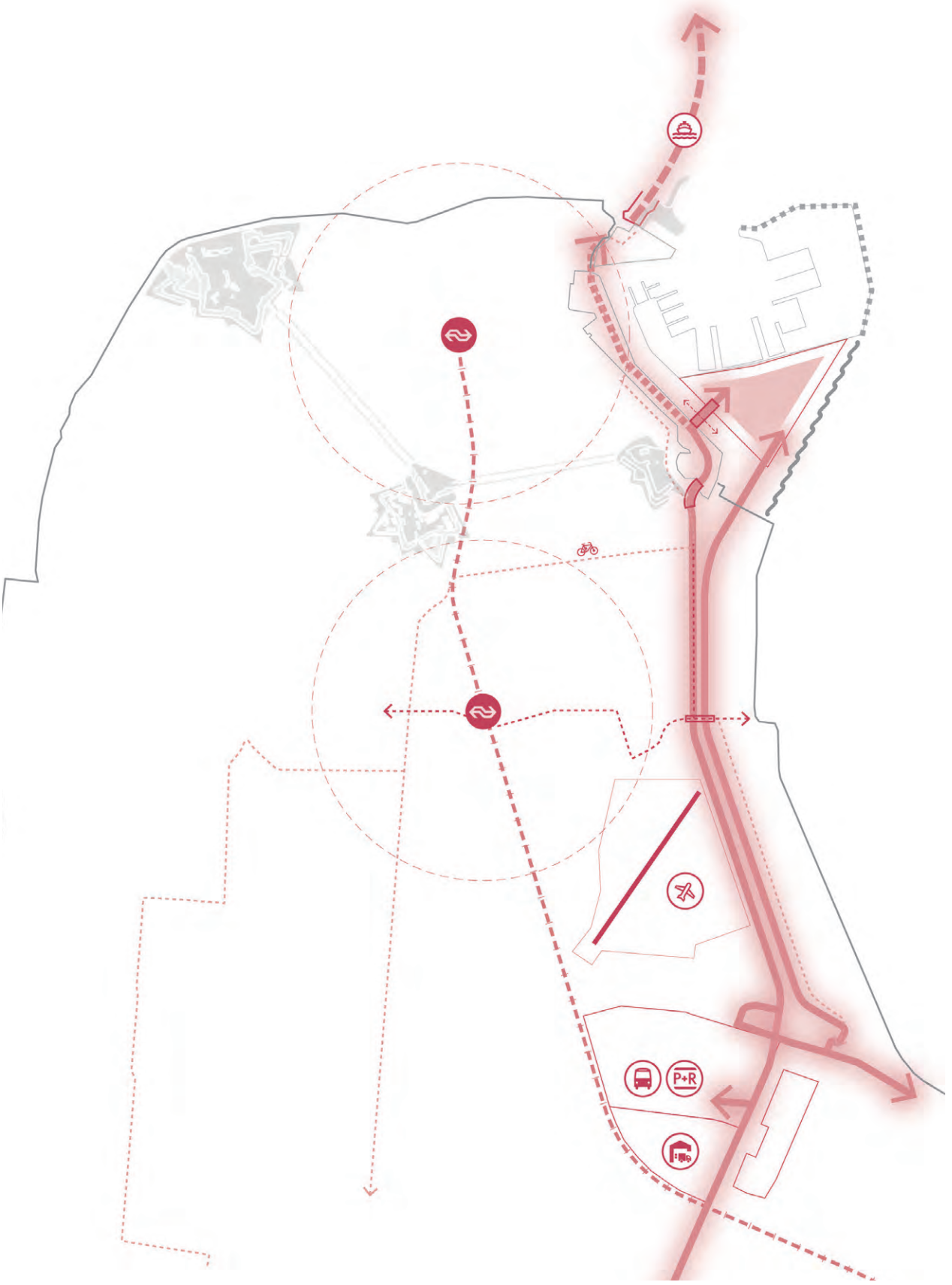


het Nieuwe Diep-Nieuwe Werk sluit een traditionele dijkversterking uit. Vanuit die optiek is een gezamenlijke aanpak en invulling van een nieuwe waterkering dan ook noodzakelijk. Een slimme multifunctionele waterkering biedt de gelegenheid om niet alleen de veiligheid te waarborgen, maar kan ook diverse andere functies dienen of versterken. Daarbij zal de primaire waterkering zodanig moeten worden ontworpen dat ook oplossingen op de langere termijn (2100 en verder) daar later flexibel in te voegen/ of aan te koppelen zijn.

Dat laatste geldt net zo goed voor het buitendijkse deel van het Maritiem Cluster. Ook al ligt dit deel buitendijks, er moet wel nagedacht worden over de consequenties van een zeespiegelstijging. Mogelijk betekent een verdere stijging dat er op termijn de noodzaak ontstaat om meer dan nu mee te bewegen met de zee. Dat vraagt dat we nu al nadenken over die mogelijkheden, opdat we er later geen spijt van krijgen. Ontwikkelrichtingen ten aanzien van de primaire waterkering (maar ook ten aanzien van het Defensie terrein) zullen dus rekening houden met eventuele in de toekomst noodzakelijke aanpassingen.

Input voor planontwikkelingen

Ten aanzien van het waterveiligheidsvraagstuk is de primaire waterkering een structurerend element richting de diverse opgaven in de kernzone. De toekomstige primaire waterkering vraagt, mede gelet op de zeer beperkte ruimte, een andere ruimtelijke inrichting van met name het Nieuwe Diep-Nieuwe Werk. Zuinig en slim ruimtegebruik is daarbij onvermijdelijk en tevens een kans. Alleen met ruimtelijk intelligente oplossingen lukt het om op deze smalle strook grond infrastructuur, bedrijvigheid, kades, kering én ruimtelijke kwaliteit te combineren. Daarnaast moet bij de ruimtelijke plannen rekening worden gehouden met meerlaagse veiligheid. Dat wil zeggen verdere aanpassing of verzwaring van diezelfde kering, waarbij een verschuiving richting buitendijks (Defensie terrein) eventueel ook tot de mogelijkheden behoort.



Mobiliteitstransitie: minder, anders, duurzamer reizen

We gaan minder reizen, anders reizen én duurzamer reizen. Dat betekent voor Den Helder dat de verkeersstromen naar en door de stad zullen veranderen. Zwaar verkeer kan bijvoorbeeld eerder worden afgevangen en van daaruit gaat het vervoer slim en duurzaam naar haven en stad. Bestemmingsverkeer wordt dan via aantrekkelijke routes de stad in geleid. Gebruik van openbaar vervoer naar Den Helder en Texel wordt verder gestimuleerd, waarbij een mobiliteitshub op bijvoorbeeld Kooypunt een ruimtelijke smaakmaker voor de zuidelijke entree van de stad kan worden. Kortom: in de toekomst staat niet meer de auto maar de reiziger centraal en dat komt de leefbaarheid in de stad ten goede.

Input voor planontwikkelingen

Mobiliteit en bereikbaarheid spelen in Den Helder en de regio een belangrijke rol. Het is bij uitstek een van de belangrijkste vestigingsplaats factoren en deze staat al enkele jaren onder druk. Het (grotendeels) oplossen van de bereikbaarheidsproblemen is dan ook een structurerend element en een opgave die meegenomen moet worden in diverse ontwikkelingen in het Maritiem Cluster. Door slimme koppelingen te maken en verkeersstromen te ontmengen kan de ontwikkeling van het Maritiem Cluster juist een vliegwiel zijn voor een betere bereikbaarheid. Voor de langere termijn zal echter ook al nagedacht moeten worden over veranderende mobiliteit, die tevens een ruimteclaim heeft. Denk aan mobiliteitshubs, P+R, laadinfrastructuur. Daar moet ook nu rekening mee worden gehouden. In Den Helder, maar ook op Texel, waar de effecten van een andere mobiliteitsoplossing op het 'vaste land' ook doorwerken.



De energietransitie

Noord-Holland Noord wordt dé waterstofregio van Nederland. De regio heeft daarin een unieke en strategische positie. Het is de doorvoerhub van waterstof vanuit de windparken op zee: de aanwezige infrastructuur van gasleidingen van zee naar de stad maakt aansluiting op een nationale waterstofinfrastructuur een logische keuze. De grootschalige plannen voor windparken op zee ondersteunen een positie van regio als centraal punt in de Noord-Europese energiewinning.

Behalve als hub zal de betekenis van de regio ook toenemen op het gebied van onderhoud, logistiek en bevoorrading van de windparken. De bedrijven in de haven en rond de luchthaven van Den Helder hebben al decennialange ervaring met offshore onderhoud en bevoorrading. Deze positie wordt uitgebreid met kennis en ontwikkeling van duurzame energie (materiaalproductie, onderhoud).

Den Helder ontleent zijn identiteit straks - naast het zijn van de marinestad van Nederland - ook aan zijn positie als energiehub. De gegarandeerde beschikbaarheid van duurzame energie trekt steeds meer bedrijven en de ruimtelijke verschijningsvorm van energietransport en omzetting is beeldbepalend. Den Helder zet dit 'energielandschap' in als haar nieuwe visitekaartje.

Input voor planontwikkelingen

Dit gaat echter niet vanzelf. Voor duurzame energie gerelateerde activiteiten en energie-infra is ruimte nodig. Deze is in de haven bijzonder schaars, maar het hebben en creëren van ruimte is essentieel om de energietransitie te faciliteren en er de economische vruchten van te plukken. Er moet dan ook goed nagedacht worden over de ruimteclaim en positionering van energie-infra en energie gerelateerde activiteiten. De zoektocht naar ruimte gaat dan ook verder dan alleen het Maritiem Cluster. De regio speelt hierin een belangrijke rol.



3.1 INLEIDING

Het Lange Termijn Perspectief beweegt zich langs drie structurerende elementen, zijnde waterveiligheid, mobiliteit/bereikbaarheid en energietransitie. Deze elementen zijn daarmee de leidende elementen als het gaat over elke ontwikkeling die binnen het Maritiem Cluster valt. Dat wil zeggen dat elke ontwikkeling een bijdrage aan een of meerdere van deze elementen levert. Het Lange Termijn Perspectief heeft daarmee duidelijk richtinggevend uitgangspunten neergezet. Deze bieden houvast en richting voor alle plannen die komende jaren ontwikkeld zullen worden om de hoofddoelstellingen te bereiken.

De kernzone is het vliegwiel voor een integrale(re) gebiedsontwikkeling. De rijksbouwmeester (en opdrachtgevers) ziet de kernzone als gebied dat een trekkende functie kan hebben voor een totale herprofilering van het Maritiem Cluster. De opgaven in de kernzone kenmerken zich over het algemeen door een meer functionele pragmatische insteek, bijvoorbeeld omdat iets op korte termijn noodzakelijk is. Er spelen diverse ontwikkelingen die binnen enkele jaren al om een aanpassing of oplossingsrichting vragen.

De hoofddoelstellingen komen samen in de kernzone. Voor de ruimtelijke vertaling zijn de structurerende elementen (bereikbaarheid/mobiliteit, waterveiligheid en economie), maar ook de havenontwikkeling, een belangrijk richting gevend vertrekpunt. Immers hier etaleert zich op lokaal niveau:

- een ruimtevraag die gekoppeld is aan de economische ontwikkelingen van Den Helder en de regio, waar met name wordt ingespeeld op een

duurzame bedrijfsvoering van de KM en Kustwacht, behoud van werkzaamheden van onder andere RWS en op onderhoudswerkzaamheden ten aanzien van Wind op Zee en aan de waterstofinfrastructuur.

- de problematiek van de congestie (m.n. rond de Van Kinsbergenbrug (kruising) en Moormanbrug). Met daarnaast de problematiek van de verkeersveiligheid op de smalle verkeersroute door de haven waar vrachtverkeer en fietsverkeer van hetzelfde tracé gebruik maken. Deze vraagstukken worden nog extra versterkt met het voornemen voor een nieuwe verbinding tussen Willemsoord en Buitenveld. Daar bovenop zal uitbreiding van havenactiviteiten de verkeersstroom via de haven extra intensiveren, waardoor zowel bereikbaarheid als veiligheid extra onder druk komen. Niet los hiervan kan worden gezien dat de bereikbaarheid van Buitenveld en Willemsoord wordt verbeterd door deze met elkaar te verbinden.
- de problematiek van de noodzakelijk aanpassing van de primaire waterkering in relatie tot de ruimte (een verzwaring/versterking van de primaire kering laat geen of nauwelijks ruimte voor andere functies op het Nieuwe Diep/Nieuwe Werk.

Alle toekomstige ontwikkelingen in de kernzone moeten bijdragen aan versterking van de haven economie en/of versterking van de maritieme stadsontwikkeling. En zouden in principe passend moeten zijn binnen de structurerende lijnen of randvoorwaarden die uit het Lange Termijn Perspectief volgen. De plannen zullen altijd getoetst moeten worden aan;

1. de ruimtebehoefte voor havengerelateerde activiteiten en energie-infrastructuur
2. de verbetering of status quo in relatie tot de

bereikbaarheid van het maritiem cluster (m.a.w. ontwikkelingen/voorstellen mogen niet leiden tot een verslechtering van de bereikbaarheid).

3. Het waterveiligheidsvraagstuk, met dien verstande dat ontwikkelingen/voorstellen moeten voldoen aan de normering van de waterveiligheid voor 2050.

Een belangrijk onderdeel van het economisch venster betreft de potentie van Den Helder als civiel-militair cluster voor scheepsonderhoud. De visie ontwikkeling op dit onderwerp is voor nu buiten de scope geplaatst van dit rapport, maar is wel een zeer belangrijke ontwikkeling die van grote toegevoegde waarde zal zijn voor het Maritiem Cluster in de toekomst.

3.2 BEHOEFTE EN BELANGEN KERNZONE

In de kernzone komen veel opgaven samen. Het is een ingewikkelde puzzel die een intensief proces vraagt om gelegd te kunnen worden. Ten behoeve van een transparant werkproces is met alle tot nu toe betrokkenen een werklijn bepaald die uitgaat van belangen en behoeftes van de actoren. Deze zijn leidend bij het gehele proces voor het bepalen van een perspectief voor de kernzone. Daarmee zijn functies en gebruik bij het leggen van deze puzzel boven eigendom gesteld. Uiteraard zal eigendom bij de verdere uitwerking en implementatie wel een rol spelen.

Concreet betekent dit dat er naar de kernzone gekeken is vanuit de vraag naar een combinatie van zoekaderuimte (streckende meters) en watergebonden/ havengebonden bedrijventerrein. Met deze gecombineerde vraag dienen zich in de kernzone interessante win-win oplossingen aan, waarbij de mogelijkheden voor strekkende meters zich vooral aandienen in het zuidelijke deel van de kernzone en de vierkante meters vooral in het noordelijke deel.

Bovenstaande ruimte claims leggen druk op de huidige invulling van de haven van Den Helder, want de ruimte in de haven is schaars. Er is daarom nadrukkelijk gekozen voor een functionele benadering van deze puzzel, waarbij functies en gebruik als leidende principes zijn meegenomen. In principe geldt dat huidige functies behouden blijven, tenzij er zwaarwegende belangen zijn om dat niet te doen. Wel kan er met functies geschoven worden. En er kunnen functies worden toegevoegd als dat meerwaarde oplevert en past binnen de doelstellingen en randvoorwaarden die gesteld zijn.

Tenslotte wordt naar de Kernzone gekeken vanuit stedelijke -en landschappelijke kwaliteiten. Bij alle

opgaven moet gekeken worden op welke manier voldaan kan worden aan het doel om de maritieme stadsontwikkeling vorm te geven. Het gaat om stedelijke verbindingen, verbindingen tussen stad en zee, toerisme, cultuurhistorie enzovoort.

De volgende gezamenlijke behoeften/belangen staan aan de basis voor de kernzone:

- minimaal 800 m1 kade op basis van de geplande modernisering van de KM-vloot; goede bereikbaarheid (twee ontsluitingen) naar het defensieterrein; behoud van huidige functionaliteit en gebruiksruimte en ruimte voor gelimiteerde groei.
- 4-6 ha aanvullend haventerrein met open zee verbinding; 300 m1 kade voor CCS; Voor het ruimte geven aan nieuwe havenactiviteiten wordt nadrukkelijk gekeken naar offshore voor Wind op Zee. Het gaat daarbij om het accommoderen van de onderhoudsactiviteiten WoZ , niet om de constructie en nieuwbouw van parken.
- Primaire waterkering en aandacht voor de meerlaagse veiligheid
- Een bereikbare stad en haven
- 0,5-1 ha terrein voor markeerdiensten (verharde buitenopslag- en logistieke ruimte voor de operationele werkvoorraad van de betonning, verankering en ander operationele behoeften van RWS). In de toekomst vraagt de inzet van Multi Purpose Vaartuigen ook nog extra ruimte.
- Vervanging aanlanding Veerhaven;
- Behoud van voldoende kaderuimte voor afmeercapaciteit van de Kustwachten. Ontwikkelruimte voor de bouw van het Maritiem Operatie Centrum Kustwacht en het Uitwijk, Training en Testcentrum.
- Het in principe behouden van huidige functies (of compensatie), met name inzet op het (gespecialiseerde) scheepsonderhoud.
- Verbetering van de economie en het vestigingsklimaat door inzet op Marine- en Civiele activiteiten in de haven, waarbij ook meer ruimte is voor innovatie. Daarmee wordt ook een impuls gegeven aan het woon en leefklimaat (specifiek denken aan geluid, externe veiligheid, etc), waarbij ook de ontwikkeling van Willemsoord Noord meegenomen moet worden.
- Inzet op verdergaande civiel-militaire samenwerking ter versterking van de maritieme sector.

3.3 DRIE CLUSTEROPGAVES

De in paragraaf 3.2 opgesomde behoeftes zijn het vertrekpunt voor een andere invulling/ruimtebeslag van de haven, maar we willen benadrukken dat de voorgestelde richtingen dan ook niet meer zijn dan dat. Opvolging is dus niet vanzelfsprekend. In veel gevallen vraagt dat nog meer en dieper onderzoek.

Het is van groot belang dat we de ontwikkelrichtingen in samenhang en vanuit het Lange Termijn Perspectief blijven zien. Het is een integrale puzzel waar veel belangen samenkomen. Zo kunnen en mogen de ontwikkelingen niet los van elkaar gezien worden. Er is in het Maritiem Cluster door het grote ruimtevraagstuk een grote mate van afhankelijkheden. Dat vraagt nauwkeurige coördinatie en slimme koppelingen en een uitdaging voor het vervolg.

Wij zien een aantal ontwikkelingen nadrukkelijk in samenhang met elkaar, wat leidt tot een drietal sleutelopgaven, de zogenoemde clusteropgaves voor:

1. Nieuwe Diep-Nieuwe Werk
2. Harssens en omgeving
3. Kooypunt/Kooyhaven



Harssens e.o.

2

1

Nieuwe Diep/
Nieuwe Werk

3

Kooyhaven/Kooypunt

3.3.1 Opgave Nieuwe Diep-Nieuwe Werk

In de opgave NDNW komt de ontwikkeling/aanpak van de primaire waterkering samen met het verbeteren van de bereikbaarheid van het maritiem Cluster als geheel. Een integrale ontwikkeling draagt bij aan de waterveiligheidsopgave, verbetert de bereikbaarheid (vermindert de congestieproblemen) en biedt ruimte voor versterking van de economie (o.m. energietransitie) door te kiezen voor een andere invulling/indeling, waarbij de verplaatsing van de Moormanburg een cruciale factor is. Daarmee voldoet deze opgave niet alleen aan de behoeften van partijen in dit gebied, maar past ook binnen de randvoorwaarden die volgen uit het Lange Termijn Perspectief.

In de volgende paragrafen wordt de opgave toegelicht en wordt aangegeven op welke manier de voorstellen in dit cluster aansluiten bij de doelstellingen, behoeften en kaders die eerder zijn gesteld.

In de opgave NDNW komt de ontwikkeling/aanpak van de primaire waterkering samen met het verbeteren van de bereikbaarheid van het maritiem Cluster als geheel. Een integrale ontwikkeling draagt bij aan de waterveiligheidsopgave, verbetert de bereikbaarheid (vermindert de congestieproblemen) en biedt ruimte voor versterking van de economie (o.m. energietransitie) door te kiezen voor een andere invulling/indeling, waarbij de verplaatsing van de Moormanburg een cruciale factor is. Daarmee voldoet deze opgave niet alleen aan de behoeften van partijen in dit gebied, maar past ook binnen de randvoorwaarden die volgen uit het Lange Termijn Perspectief.

In de volgende paragrafen wordt de opgave toegelicht en wordt aangegeven op welke manier de voorstellen in dit cluster aansluiten bij de doelstellingen, behoeften en kaders die eerder zijn gesteld.

Moormanbrug

In deze opgave is ruimte te vinden voor de vraag naar zeekade. Een sleutel voor (het vrij spelen van) ruimte ligt in het vervangen van de Moormanbrug. Deze brug is momenteel een van de twee hoofdontsluitingen van het defensie terrein. Defensie heeft als eis dat zij twee volwaardige ontsluitingen heeft van/naar haar terrein, waarbij een van de ontsluitingen direct het noordelijke deel van de Nieuwe Haven bedient. Dat is nodig/essentieel in geval van calamiteiten.



cluster Nieuwe Diep/Nieuwe werk

Dat vraagt om een zoektocht naar een goed alternatief en kan er geen sprake zijn van een verwijdering van de Moormanburg, maar van een verplaatsing. Gelet op de wens voor zoveel mogelijk kaderuimte, rekening houdend met veiligheidseisen ten aanzien van de munitieopslag gebieden, zou een 'nieuwe' Moormanbrug kunnen worden voorzien ter hoogte van de zuidoost kant van het Arsenaal.

Oostelijk van de verplaatste brug is nog ruimte voor additioneel 300 m1 zeekade wat mogelijk ruimte kan bieden voor het afmeren van kleinere schepen die geen open verbinding tot de zee nodig hebben. Een andere optie is om deze 300 meter op termijn te gebruiken als terminal (overslagterrein) voor schepen voor het afvoeren van CO2 (met boten) naar de lege gasvelden op zee. Dit zou een logische locatie zijn in het licht van de te ontwikkelen Blauwe Waterstof fabriek die wordt voorzien op het NAM terrein (Oostoever).

Tegelijkertijd kan ter hoogte van het huidige RWS terrein ook nog aanvullende kaderuimte gevonden worden. Er is hier ruimte voor aanvullend 250 meter. Met het verplaatsen van de Moormanbrug (en het verdiepen van het Nieuwe Diep naar -9 NAP) ontstaan zowel voor defensie als voor civiele bedrijven nieuwe ontwikkelmogelijkheden. Een verplaatsing van de Moormanburg biedt dus voor andere terreinen ook weer nieuwe perspectieven.

Zo zou het Arsenaal, wat nu een groot warehouse is voor de KM, en een strategische plek 'bezet' houdt op de Nieuwe Haven gerationaliseerd en verplaatst kunnen worden. Dat leidt niet alleen tot een betere bereikbaarheid van een nieuw te realiseren kade, maar een verplaatsing biedt ook de mogelijkheid om het

huidige terrein van het Arsenaal anders in te richten, met functies die beter passend zijn bij deze locatie. Ook het huidige terrein van RWS waar momenteel de betonmarkeringsdienst haar opslag heeft, zou om diezelfde reden herontwikkeld kunnen worden. Er is vanuit RWS geen noodzaak om op de huidige plek te blijven, zij zijn zelfs liever gesitueerd op een terrein buiten het defensie terrein in het kader van de bereikbaarheid. RWS heeft aangegeven behoefte te hebben aan een locatie met een open zee verbinding.

De huidige langgerekte kade langs het Nieuwe Diep zou mogelijk ook nog heringericht kunnen worden nu deze een open zee verbinding krijgt. Door het verplaatsen van de Moormanburg ontstaat een 1 ha watergebonden bedrijventerrein met een open zee verbinding. Dit biedt mogelijkheden voor herstructurering en vergroting van de kaderuimte aan het Nieuwe Diep en Nieuwe Werk waarmee ontwikkelruimte beschikbaar komt om meerdere kavels wind op zee te bedienen.

Achter de Nieuwe Moormanbrug staan nu enkele bedrijven die gerelateerd zijn aan de visserij. De visserij zal -zeker op termijn in omvang (sterk) afnemen of zelfs geen plek nodig hebben in Den Helder. Een herontwikkeling van dit terrein ligt derhalve ook voor de hand. Het zou ruimte kunnen bieden voor additionele afmeercapaciteit en voor activiteiten die geen directe toegang tot de open zee hoeven te hebben.

Nieuwe Diep-Nieuwe Werk

Het Nieuwe Diep - Nieuwe Werk bestaat uit openbare kades die in beheer zijn van het havenbedrijf Port of Den Helder. Het noordelijk gedeelte van het Nieuwe Diep wordt in combinatie met de Paleiskade intensief

gebruikt door de Offshore Functie. In het zuidelijk deel van de haven bevindt zich een smalle strook met diverse bedrijven en functies die geen directe of zelfs geheel geen watergebonden functie hebben. Anders is dit voor de bedrijven op het Nieuwe Werk waar wel een verbinding bestaat tussen de bedrijfsvestigingen en het gebruik van de kade. De kades in dit zuidelijk gedeelte van de haven worden primair gebruikt door de visserij, voor laden en lossen en werkzaamheden aan het vistuig. De verwachting is dat op termijn de omvang van de visserij activiteit in de haven van Den Helder verder zal afnemen (of zelfs verdwijnen).

De mogelijke nieuwe inrichting voor Het Nieuwe Diep/ Nieuwe Werk is erg afhankelijk van twee factoren.

1. De openbare kade in het westelijke gedeelte voldoet al in belangrijke mate aan de behoefte van de Offshore Sector. De kade van de visafslag wordt hier in toenemende mate ook voor ingezet, waarbij ook het gebouw van de visafslag in de toekomst zal worden ingezet ter ondersteuning van het onderhoud van windparken. Hiermee wordt in potentie voorzien in 1 ha van de gecijferde ruimtevraag. Behalve de visafslag biedt de kade het Nieuwe Diep Noord geen fysieke uitbreidingsmogelijkheden waarmee kan worden bijgedragen aan de resterende ruimtebehoefte van 3-5 ha, tenzij het dijklichaam zodanig wordt verlegd dat de ruimte op Buitenveld aan de kaderuimte wordt toegevoegd. In het zuidelijk deel van de haven speelt de behoefte om in combinatie met de aanpassing van het dijklichaam ook een verbreding van de kaderuimte te realiseren. De belangrijkste betekenis van deze verbreding is dat de kade hiermee in de toekomst geschikt wordt gemaakt voor het afmeren van grotere zeeschepen, die thans dit gebied niet kunnen bereiken

vanwege de beperking van de Moormanbrug en de beperkte waterdiepte. Met deze kadeverbreding ontstaat er meer flexibiliteit in het gebruik van de haven en kan ook tegemoet worden gekomen aan de strekkende meter kadelenkte vraag die speelt in het Maritiem Cluster.

2. Daarnaast speelt in dit zuidelijke deel van de haven de verplaatsing van de nieuwe Moormanbrug als verbinding van en naar de Nieuwe Haven. Daarvan is duidelijk dat deze brug in ieder geval buiten de contour van de plofzone moet vallen, om te kunnen dienen als risicovrije calamiteitenroute. Als onderdeel van de ontwerpopgave worden nog optimalisaties onderzocht met betrekking tot het gebruik van deze ontsluiting, in relatie tot de bereikbaarheid en ontvlechting van stromen. Door de positie van de kade Het Nieuwe Werk achter deze nieuwe Moormanbrug kan deze kade niet worden ingericht als een Offshore Terminal. Dit gedeelte in de haven kan niet bijdragen aan de



resterende ruimte vraag van 3-5 ha voor de Offshore Wind behoefte. Dat laat onverlet dat deze kade en het daarmee verbonden terrein van ca 1,5 ha wel een nuttige operationele functie voor het Maritiem Cluster kan vervullen.

Het Nieuwe Diep/Nieuwe Werk kan getransformeerd worden in een ‘nieuw’ bedrijfengebied met watergebonden functies. De huidige visgerelateerde dienstverlening zal in ieder geval op termijn (grotendeels) vertrekken, maar andere maritieme bedrijven zullen juist een vestigingsplaats blijven zoeken op/bij de haven. Het Nieuwe Diep-Nieuwe Werk is hiervoor zeer geschikt.

Verbetering van de bereikbaarheid

Deze clusteropgave biedt ook al een oplossing voor het bestaande bereikbaarheidsprobleem (congestie N250, met name bij de huidige Van Kinsbergenkruising).

Door het verplaatsen van de Moormanbrug wordt de huidige verkeersdruk ter hoogte van de Van Kinsbergenbrug – huidige Moormanbrug direct verminderd. Het zal de doorstroming van verkeer verbeteren, maar het zal niet leiden tot minder verkeer dat gebruik maakt van de Van Kinsbergenbrug. Dit vraagt andere ingrepen.

De eerste ingreep is de voorgestelde realisatie van een tweede brug die in het verlengde van de nieuwe Moormanbrug (“Moormanbrug 2”) komt te liggen (en dan aansluit op de N250 iets noordelijk van de Ravelijnrotonde). Deze extra verbinding zorgt voor een ontmenging van de verkeersstromen van de N250. Daar waar nu zowel Defensie, als TESO, als maritieme bedrijven en ook inwoners gebruik maken van de route kan bij een tweede brug/verbinding het verkeer van en naar Defensie terrein en van en naar

Texel en deels van en naar het maritiem bedrijvendeel gebruik maken van dit alternatief. Dit zal de huidige congestieproblemen grotendeels oplossen en komt de verkeersveiligheid ten goede.

Een tweede ingreep bestaat uit het op termijn uitplaatsen/herpositioneren van functies van de haven naar Kooypunt/Kooyhaven. Vooral functies die gekoppeld zijn aan verkeersstromen en waarvoor geen noodzaak is dat zij in de haven zijn gesitueerd kunnen ook op andere plekken terugkomen. Dit draagt eveneens bij aan het verbeteren van de bereikbaarheid, de verkeersveiligheid en aan een verbetering van het woon- en leefklimaat.

Ten aanzien van het TESO verkeer (en/of het verkeer dat naar de binnenstad wil) kan verder nagedacht worden over het realiseren van een P+R (bv bij Kooyhaven/Kooypunt, of in de buurt van DHA) Een dergelijke logistieke hubfunctie kan - op de langere termijn - de verkeersstromen van en naar het centrum en/of de Veerhaven verder ontlasten. Dergelijke voorzieningen passen bij de veranderende manier van mobiliteit en dragen verder bij aan de leefbaarheid en stedelijke kwaliteit van de stad en aan de toeristische beleving op Texel zelf. Het verdient aanbeveling om op korte termijn te onderzoeken hoe dit zó vorm gegeven kan worden dat de voorziening aansluit bij de behoefte van toeristen.

Multifunctioneel dijklichaam

Deze gehele clusteropgave kent een leidende ontwikkeling, die van de primaire waterkering. Het hoogheemraadschap zal op korte termijn een plan opstellen op welke wijze de primaire kering verbeterd/versterkt dient te worden. Dat plan, die ingreep, heeft directe consequenties voor de hele inrichting en het

gebruik van het NDNW. Maar er zijn ook kansen. Die liggen in het multifunctioneel inzetten van die kering. Daar liggen ook kansen om de ontwikkeling van de primaire waterkering te koppelen aan economische ontwikkelingen (extra ruimte bedrijvigheid, verbeteren bereikbaarheid), waarbij altijd oog dient te zijn voor het verbeteren van de stedelijke kwaliteit, ook op het gebied van milieu, bijvoorbeeld de kering als geluidswal. De kansen voor multifunctionaliteit moeten nog verder uitgewerkt worden, maar er kan gedacht worden aan een combinatie met infrastructuur (wegen, maar ook leidingen tav energietransitie), combinaties met gebouwen (bedrijvigheid) en combinaties met recreatief gebruik.

Opgave NDNW levert in potentie op:

- 600 m1 kade langs het Arsenaal waaronder 250 meter van het RWS terrein(defensie zijde)
- 300 m1 kade (Defensie zijde) achter de nieuwe Moormanbrug, dus geen directe open zee verbinding
- 1 ha watergebonden bedrijventerrein met open zee verbinding (ter hoogte van huidige kade Nieuwe Werk)
- 1 ha watergebonden bedrijventerrein achter nieuwe Moormanburg (wel open zee verbinding, maar geen directe) voor eventueel te herpositioneren functies
- Een (deel)oplossing voor de congestieproblemen Van Kinsbergenkruising
- Verbeterde (extra) ontsluiting naar Veerhaven, Harssens, Defensie en bedrijvigheid NDNW
- Een primaire waterkering die ruimte geeft aan economie, verkeer en veiligheid en daarmee bijdraagt aan de meerlaagse veiligheid.

1 ha watergebonden
bedrijventerrein met open
zee verbinding

300 m1 kade ter hoogte van RWS

600 m1 kade langs het Arsenaal

'nieuwe Moormanbrug 1'



Een primaire waterkering die ruimte
geeft aan economie, verkeer en
veiligheid

300 m1 kade achter de
nieuwe Moormanbrug

1 ha watergebonden
bedrijventerrein en kade

'nieuwe Moormanbrug 2'

3.3.2 Opgave Harssens en omstreken

Integrale herontwikkeling

In het cluster Harssens en omstreken is gekeken naar mogelijkheden voor een integrale herontwikkeling van Harssens, de aanlanding van de Veerhaven (en het omliggende gebied), de ontwikkeling van Willemsoord Noord en de invulling/ontwikkeling van Buitenveld als vierde kwadrant van Willemsoord. Een dergelijke integrale ontwikkeling is nodig gezien de uiteenlopende functionaliteiten die nu in het gebied aanwezig zijn. Verplaatsing van de Moormanbrug levert een flink aantal strekkende meters potentiële zeekade op. Echter daarmee is nog niet volledig voldaan aan de wensen voor de versterking van de haven economie, waaronder de zoektocht naar m2 watergebonden bedrijventerrein. Harssens kan hierin een sleutelrol vervullen.

Binnen het gehele havengebied is enkel binnen dit cluster potentiële ontwikkelruimte geïdentificeerd voor een doorontwikkeling van WoZ. Zoals gezegd is de ruimte schaars in de haven van Den Helder. Met de bestaande ruimte op Harssens kunnen hooguit drie WoZ gebieden (kavels) gefaciliteerd worden. Op termijn is echter behoefte aan meer ontwikkelruimte voor WoZ wat o.m. gevonden kan worden op het schiereiland Harssens. Dit is realiseerbaar als de bestaande functionaliteiten van Harssens verplaatst kunnen worden naar een geschikte watergebonden locatie elders. Het schiereiland Harssens biedt momenteel naast afmeercapaciteit voor onder andere de KM, Kustwacht en loodsdienst ook watergebonden bedrijventerrein voor uiteenlopende

functionaliteiten zoals onderwijs (de School voor Zeemanschapen en de zeemanschaptrainer), kantoor en restaurantfaciliteiten.

Het realiseren van de onderhoudskavels van Wind op Zee is voor de haven van Den Helder geen vrijblijvende ambitie maar een natuurlijke en noodzakelijke transitie voor het zittende en toekomstige bedrijfsleven. Als Den Helder geen ruimte kan vinden om de windmarkt te faciliteren dan is het risico groot dat de Offshore & Maintenance Sector als economische activiteit in de regio zal verdwijnen. De transitie van de Offshore & maintenance vereist een haventransitie (inrichten ruimte).

Naast de onderhoudsvraag is er ruimte nodig voor diensten en bedrijvigheid rondom nieuwe vormen van



cluster Harssens en omstreken

energie.

Drooglegging en ontwikkeling van Harssens kan, in aansluiting op de huidige civiele terreinen van PoDH een watergebonden bedrijventerrein opleveren ter grootte van ongeveer 3,5 ha. En indien ruimte tussen steiger 1 en 2 wordt meegenomen in de ontwikkeling kan zelfs een terrein van ongeveer 4,5 ha worden ontwikkeld. Naast 3,5 ha watergebonden bedrijventerrein wordt ook 350 m1 zeekade gerealiseerd tbv dit terrein.

Naast de drooglegging en herontwikkeling van Harssens is een herinrichting van de Veerhaven en het omliggende terrein ook interessant. Gelet op de huidige plannen om de aanlanding te versterken/ te renoveren is er een mogelijke interessante verplaatsing op tafel gekomen. Indien de TESO aanlanding 'opgeschoven' kan worden (noordwaarts) kan een ruimtelijke kwaliteitsslag in dit hele gebied worden gemaakt. De knikkerbaan (voor het KIM) kan opnieuw ontworpen worden en een rechte baan worden. Dit komt ten goede aan de stedelijk kwaliteit en zal helpen om het verkeer van en naar de Veerhaven beter te stroomlijnen (zeker bij wachtend verkeer).

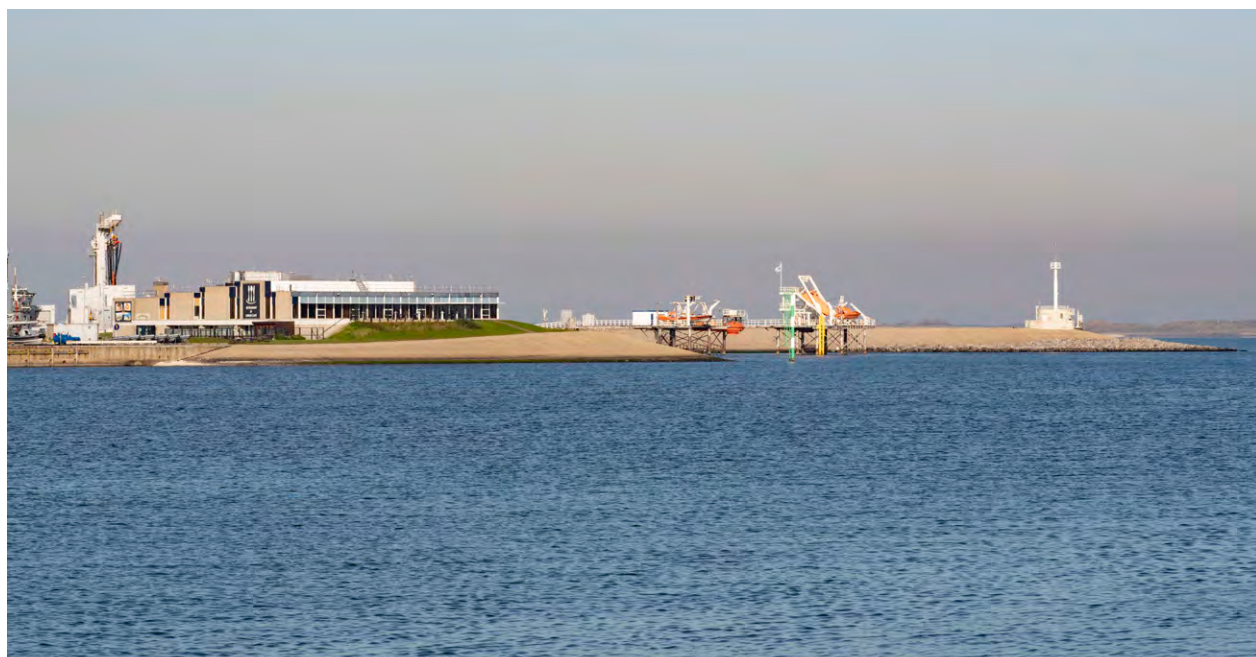
Een verplaatsing naar het noorden kan daarmee ook bijdragen aan het vrijspelen van een te ontwikkelen terrein. Gelet op de plek zou dit terrein ook weer meegenomen kunnen worden in de ontwikkeling van Harssens.

Uiteraard is een verplaatsing van de aanlanding geen sinecure, maar ook hier geldt dat de werkzaamheden nu gaan plaatsvinden en dat op z'n minst aanleiding

moet geven om goed naar de integraliteit van dit gebied (Veerhaven-Harssens) te kijken. De huidige noodaanlanding van de TESO zal meegenomen worden in de opgave Hassens en omstreken.

Een dergelijke ontwikkeling van Harssens betekent dat voor de huidige functionaliteiten (kaderuimte en bedrijventerrein voor de KM, Kustwacht, loodsdienst en de noodaanlanding van de TESO) adequate ruimte elders gerealiseerd moet worden. Nader onderzoek is nodig om te bezien of een dergelijk alternatief voorhanden is en gerealiseerd kan worden, maar er zijn wel enkele mogelijkheden.

Een alternatieve plek is aan het Nieuwe Diep na verplaatsing van de Moormanbrug, waarbij het deel achter de nieuwe Moormanbrug kansen biedt als alternatieve locatie voor het onderbrengen van de functionaliteiten die nu geconcentreerd zijn op Harssens. De ruimte die hier beschikbaar gemaakt kan



worden is, vergelijkbaar met Harssens in de huidige situatie.

Ook zou RWS hier de markeringsdienst (inclusief opslagterrein) hier kunnen onderbrengen. Dit heeft als voordeel dat RWS niet langer op defensieterrein gehuisvest zal zijn waardoor de bereikbaarheid verbetert. Dat biedt tevens perspectieven voor defensie omdat het huidige terrein van RWS daarmee vrijkomt voor een andere invulling.

Buitenveld

Buitenveld kan een bijdrage leveren aan het versterken van de economie. Buitenveld is het vierde kwadrant van Willemsoord en daarmee van cultuurhistorische waarde. Maar Buitenveld kan ook op een andere manier van waarde worden. Buitenveld heeft geen open zee verbinding (en ligt achter de primaire waterkering). Het is daarom geschikt als gebied dat weliswaar binding heeft met het water (bv maritieme bedrijvigheid), maar geen directe verbinding verlangt.

Buitenveld kan gelet op de locatie en historische band (Willemsoord) ontwikkeld worden tot een bedrijvengebied dat zich richt op maritieme ontwikkelingen (innovaties, high tech onderhoud, geïntegreerde systemen etc. Naast bedrijvigheid kan ook gedacht worden aan de realisatie van onderwijsinstellingen (ook weer gelieerd aan de nieuwe maritieme technologieën). Buitenveld kan op die manier een broedplaats worden voor maritieme innovaties en een spil in de civiel militaire samenwerking waar gemeente en KM naar op zoek is.

Een andere ontwikkelrichting voor Buitenveld is het gebied in te richten als civiel-militaire campus met accommodatie. Op die wijze kan op het Nieuwe

Haven terrein ontwikkelruimte gecreëerd worden om invulling te kunnen geven aan de doorontwikkeling van de KM. Dit heeft tevens het voordeel dat de accommodatie losgekoppeld wordt van het bedrijfsterrein in het kader van de optimalisatie van de fysieke leefomgeving voor het personeel. Deze ontwikkelrichting heeft ook potentie voor het maritiem onderwijs en de maritieme stadsontwikkeling omdat het in belangrijke mate kan bijdragen aan de versterking van de connectie tussen marine en stad.

De integrale opgave Harssens biedt mogelijkheden voor invulling van de behoefte voor ontwikkelruimte voor Offshore & Maintenance voor WoZ. Dit betekent een toename van het verkeer van en naar Harssens. Om deze toename in goede banen te leiden is een goede verkeersverbinding nodig. Deze is echter al omschreven en uitgewerkt in clusteropgave 1. Door de ontwikkeling van een tweede ontsluitingsweg richting Veerhaven kan de bedrijvigheid op Harssens verbeterd worden. Verkeer hoeft dan niet langer de N250 door de stad te gebruiken.

Een integrale benadering van Harssens, met de Veerhaven en in combinatie met Willemsoord Noord en Buitenveld kan van grote toegevoegde waarde zijn.

Multifunctionele kering

Ook in deze opgave speelt het waterveiligheidsvraagstuk, echter met minder urgentie (omdat de kering in dit deel niet afgekeurd is). Toch is de waterveiligheidsfunctie hier wel een belangrijke factor en duidelijk is dat HHNK een optimale oplossing niet alleen kan realiseren. Er zal dus met het HHNK integraal gekeken worden naar de versterking van die waterveiligheidsfunctie. Uiteraard ook hier weer gekoppeld aan economische invulling van potenties die ontstaan door slimme koppelingen en multifunctioneel gebruik.

Opgave Harssens en omstreken levert in potentie op:

- 3,5 ha watergebonden bedrijventerrein voor bedrijven die zich richten op Wind op Zee en de energietransitie, mits er elders, adequate alternatieve kade- en bedrijfsruimte beschikbaar is om de bestaande functionaliteiten van Harssens onder te brengen
- De mogelijkheid om het watergebonden bedrijventerrein uit te breiden met de herontwikkeling van de Veerhaven aanlanding.
- De mogelijkheid om met de herontwikkeling van Harssens de verbinding tussen stad en haven en zee te versterken door verbindingen met o.m. Fort Harssens open te gooien.
- 3 ha bedrijventerrein op Buitenveld voor bv maritieme bedrijven die zich richten op maritieme technologieën en systemen en/of ontwikkelruimte voor het ontwikkelen van een civiel-militaire maritieme campus met duurzame accommodatie
- De mogelijkheid om met de herontwikkeling de connectiviteit tussen stad en KM te versterken en Buitenveld als gebied waar civiel militaire samenwerking tot stand komt te promoten.
- Een stedelijk kwaliteitsimpuls van het gehele gebied, met een kans om ook anders naar de verkeersstromen te kijken.
- Verbeterde (extra) ontsluiting naar Veerhaven, Harssens, KM en bedrijvigheid NDNW
- Een primaire waterkering die ruimte geeft aan economie, verkeer en veiligheid.

uitbreiden watergebonden
bedrijventerrein en
herontwikkeling Veerhaven

3,5 ha watergebonden bedrijventerrein voor
bedrijven (Wind op Zee en de energietransitie)

versterkte connectiviteit tussen stad en
haven en zee door verbindingen met
o.m. Fort Harssens



3 ha
bedrijventerrein
op Buitenveld

Een primaire waterkering die
ruimte geeft aan economie,
verkeer en veiligheid

Verbeterde (extra)
ontsluiting
naar Veerhaven,
Harssens, KM en
bedrijvigheid NDNW

3.3.3 Opgave Kooypunt-Kooyhaven

Een cruciale ontwikkeling voor het slagen van het geheel is de ontwikkeling bij Kooypunt-Kooyhaven. De ontwikkelingen die voorzien zijn op Kooypunt/Kooyhaven zijn door de afhankelijkheden in het Maritiem Cluster bijna randvoorwaardelijk voor de andere twee clusteropgaves.

Kooypunt en Kooyhaven zijn beide bedrijventerreinen die de entree markeren van Den Helder. Beide terreinen zijn in eigendom en beheer van het havenbedrijf en hebben ongeveer 15 ha ruimte voor nieuwe of te verplaatsen bedrijvigheid (weliswaar wel met verschillende milieuregimes).

Voor Port of Den Helder (eigenaar van de gronden) vertegenwoordigen deze bedrijfsterreinen en de daarop geprojecteerde vervolgfases een strategische groeicapaciteit ter ondersteuning van de havenbedrijvigheid. Het twee-locatie concept met een logistieke hubfunctie voor de buitenhaven is daarbij steeds leidend en kan als onderdeel van het Maritiem Cluster gaan bijdragen aan het realiseren van ruimtewinst in de zeehaven. De verdere uitgifte en ontwikkeling van Kooypunt en Kooyhaven dient dan ook nauw verbonden te blijven met het beheer en de ontwikkeling van de zeehaven.

Ruimte

Om te kunnen voldoen aan de ruimtevraag van stakeholders en samenwerkende overheden is ruimte nodig in de haven. Het versterken van de haven economie kan eigenlijk alleen gebeuren als bestaande functies geherpositioneerd worden.

Binnen het Maritiem Cluster bevinden zich twee grote bedrijventerreinen, Kooypunt en Kooyhaven. Deze zijn vanuit het Lange Termijn Perspectief bestempeld als ontwikkelgebied, met als doel om een duidelijke en heldere entree te realiseren voor Den Helder.



cluster Kooypunt/-Kooyhaven

Kooypunt en Kooyhaven hebben voldoende ruimte om meerdere functies te kunnen opvangen en zo bij te dragen aan een herontwikkeling in de haven zelf, maar ook een impuls te geven aan het vestigingsklimaat voor Den Helder en het maritiem Cluster. Kooypunt/Kooyhaven kunnen door hun ligging de entree worden die het Maritiem Cluster en Den Helder nodig hebben.

Logistieke hub

In de hiervoor genoemde clusteropgaven is al een voorschot gegeven ten aanzien van de functies/bedrijven die naar Kooypunt/Kooyhaven verplaatst zouden kunnen worden. Het defensie distributiecentrum “het Arsenaal” zou (in ieder geval voor een deel) op Kooypunt een plek kunnen krijgen alsmede ook de logistieke functie van Basingracht. Daarnaast is er ruimte voor uitplaatsing/herplaatsing van bedrijven die momenteel gevestigd zijn in bijvoorbeeld het NDNW. Kooypunt/Kooyhaven bieden ook een mogelijkheid om het verouderde bedrijventerrein van Westoever te moderniseren. Kooypunt/Kooyhaven kan daarbij dienen als plek waar bestaande bedrijven naartoe kunnen uitwijken.

Energiehub

Tegelijkertijd kan Kooypunt/Kooyhaven worden ingericht als energiehub, een gebied waar ontwikkelruimte is voor de aanlanding, doorvoer en of opslag van duurzame energie vanaf zee. Deze energietransitie vraagt ruimte, en plekken om te experimenteren. De Energiehub rol grijpt vooral aan op het gebied ten zuiden van de haven (Oostoever, Kooyhaven en Kooypunt). Het is belangrijk om de beide doelstelling herkenbaar en disjunct te adresseren en tegelijkertijd ook te onderkennen dat

de beide elkaar kunnen versterken, bijvoorbeeld aanlanding in Den Helder betekent ook meer onderhoud vanuit Den Helder.

Mobiliteitshub

De ontwikkeling van Kooypunt/Kooyhaven draagt bij aan een verbetering van de bereikbaarheid van de stad en de functies in de stad. Door ontwikkelingen hier te (her)vestigen wordt de verkeersdruk verminderd.

Passend binnen de denkrichtingen ten aanzien van logistieke overslagpunten (LOP's) kan op Kooypunt een centraal overslagpunt (distributiecentrum) gerealiseerd worden, die de opslag en beheer regelt voor meerdere partijen in Den Helder. Te denken valt aan een warehouse dat niet alleen de opslag doet voor de KM (mogelijk kan het gaan om een verplaatsing van een deel van het Arsenaal) maar ook de opslag en het beheer regelt voor andere partijen in Den Helder. Zo zou een gezamenlijk warehouse kunnen worden ontwikkeld.

Een dergelijk gezamenlijk geïntegreerd warehouse heeft tal van voordelen, waaronder het beter kunnen stroomlijnen van de 'last mile delivery'. Er kan op die manier beter rekening gehouden worden wanneer bezorging van goederen plaats heeft en welke routes het best geschikt zijn.

Daarnaast is een logistiek overslagpunt op deze plek extra interessant, omdat de zuidelijk entree voor de Defensie zich vrijwel bij dit bedrijventerrein bevindt. De verkeersstromen naar het Defensieterrein zullen dan gemakkelijker voor deze route kiezen, wat helpt bij de verdere ontmenging van de verkeersstromen op de N250.

3.3.4 Overige opgaven

Er zijn meer ontwikkelingen die bijdragen aan de twee hoofddoelstellingen. Deze zijn uiteraard van belang maar er is minder sprake van integrale belangen.

Oostoever

Op Oostoever is als belangrijkste vestiging de NAM-plant gesitueerd, waar 80% van het Noordzee aardgas binnenkomt en wordt bewerkt om te worden ingevoerd in het Nederlandse gassysteem. Een andere belangrijke vestiging betreft de waterzuiveringsinstallatie van de het Hoogheemraadschap. Daarnaast is nabij deze locatie het pompgebouw de Helsdeur gesitueerd, die een belangrijke rol vervult in het op peil houden van het boezemwater in Noord Holland Noord. Tot slot bevindt zich hier een versnipperd bedrijventerrein van hoofdzakelijk niet havengebonden functies. Oostoever is de locatie waar met name ontwikkelingen in relatie tot de energietransitie gaan plaats hebben, en dan vooral tav de ontwikkeling en het transport van H₂. De zuidelijke ontsluiting van het Defensie terrein loopt via Oostoever. Dat is met name het onderdeel dat voor de ontwikkeling van de kernzone van belang is.

Het voorstel is dan ook om de zuidelijke entree van de Nieuwe Haven te upgraden. Het is de bedoeling dat willen we de congestieproblemen terugdringen we de huidige verkeersstromen die gebruik maken van de N250 moeten ontmengen. Dat wil zeggen dat meer KM verkeer gebruik kan maken van de zuidelijke entree, en dus van de weg over Oostoever. Een verplaatsing van de warehouse functie naar Kooypunt versterkt de noodzaak tot gebruik maken van de zuidelijke entree. Daarnaast kan op Oostoever zoveel mogelijk geclusterd gekeken worden naar het realiseren van

H2 gerelateerde activiteiten, waarbij met name de ontwikkeling van de blauwe H2 fabriek op het NAM terrein als vliegwiel moet gaan dienen.

Ontwikkelingen Nieuwe Haven KM

Op het Nieuwe Haven terrein zijn ook nog ontwikkelingen mogelijk die bijdragen aan de hoofddoelstellingen van het Maritiem Cluster. Deze ontwikkelingen kunnen dan ook bijdragen aan de overkoepelende doelen en zijn zeker niet minder relevant.

Defensie heeft op het Nieuwe Haven terrein de mogelijkheden onderzocht voor extra kaderuimte bij de Berghaven. Een herontwikkeling van de Berghaven kan leiden tot extra zeekade. Hiervoor zal een deel van het huidige terrein ontgraven moeten worden.

De KM ziet een uitplaatsing van de legeringsgebouwen als goede optie om meer kwaliteit (woon en leefklimaat) te bieden aan de manschappen en het vrijspelen van ruimte op de Nieuwe Haven. Mogelijk kan de legering verplaatst worden naar Buitenveld waar aangesloten kan worden op de huisvestingsvraagstukken die ook in Den Helder aan de orde zijn.

Westoever

Tenslotte ligt min of meer ingeklemd tussen verschillende woongebieden het industriegebied Westoever. Deze valt feitelijk buiten de demarcatie van de kernzone, maar een ontwikkeling van dit gebied ligt op termijn zeker voor de hand. Dat betekent in ieder geval een verplaatsingsvraag (waar kunnen de bestaande functies van Westoever landen) en betekent een kans om mogelijk functies uit het havengebied op termijn hierheen te verplaatsen.

4

ADVIES EN VERVOLG



ADVIES

Het afgelopen jaar is met overheden en een groot aantal stakeholders gewerkt aan een Lange Termijn Perspectief voor het Maritiem Cluster. En is gekeken op welke manier ook de wat meer prangende opgaven van de kernzone sneller ingevuld zouden kunnen worden.

Het proces dat is ingestoken was en is gebaseerd op vertrouwen. Vertrouwen tussen partijen en vertrouwen tussen partijen en ons als regisseur. Dat vertrouwen is gevonden en heeft ertoe geleid dat iedereen op een evenwichtige manier zijn of haar bijdrage heeft kunnen leveren. Een belangrijke stap die in dit proces is gezet is dat partijen zelf met alle ideeën en voorstellen (zowel voor de hand liggende als nieuwe) zijn gekomen. Dat maakt dit product sterk en geeft vertrouwen voor het vervolg.

Tenslotte hebben wij gezien dat er een denkslag is gemaakt bij alle betrokkenen ten aanzien van de wijze waarop met functies wordt omgegaan. Werd er eerder nog veel gedacht en gesproken vanuit de 'eigen positie', nu is dat vanuit belangen en wat het beste is voor een groter geheel. Dit is de basis van waaruit je verder kan bouwen aan een mooi en sterk maritiem Cluster.

Ten aanzien van het vervolgproces adviseren wij dan ook:

- Op een zelfde wijze (werkgroepen) verder te werken aan de verdiepingsslag van de opgaven in het Maritiem Cluster. Dit te doen met de eerder betrokken partijen en Texel, Hollands Kroon en

Schagen hier in mee te nemen, en zo toe te werken naar een breed gedragen bestuursakkoord.

- Met het rijks netwerk het gesprek oppakken ten aanzien van de ontwikkeling van het Maritiem Cluster en de betrokkenheid van de rijkspartijen in deze.

Gelet op de integrale belangen van de verschillende opgaven in het Maritiem Cluster moet elke stap vanuit dat integrale belang genomen worden.

Wij adviseren derhalve om:

- Alle ontwikkelingen in het Maritiem Cluster te zien als een onderdeel van een groter geheel. Het selecteren van 1 of enkele ontwikkelingen quick wins wordt afgeraden, omdat hiermee geen recht wordt gedaan aan de integrale opgave.
- Gelet op de integrale afhankelijkheden van de opgaven een governance structuur op te richten die passend is bij een integrale aansturing en integrale afstemming en verrekening. Wij adviseren om daarbij in ieder geval te overwegen om een programmastructuur in te richten waarbij de uitvoering door een programmabureau kan worden gedaan.
- Deze procesmatige vertrekpunten een plek te geven in het op te stellen bestuursakkoord.
- De gesprekken ten behoeve van civiel-militaire samenwerking te versnellen en hier met alle betrokkenen meer richting aan te geven.

Wij adviseren aangaande de inhoud om:

- Alle ontwikkelingen of plannen te toetsen aan de structurerende lijnen of randvoorwaarden die uit het Lange Termijn Perspectief volgen. Dat wil zeggen dat alle plannen ;

- Ruimte moeten bieden voor de versterking van de haven economie en/of versterking van de maritieme stadsontwikkeling;
- Een bijdrage moeten leveren aan de verbetering of status quo in relatie tot de bereikbaarheid van het maritiem cluster (m.a.w. ontwikkelingen/voorstellen mogen niet leiden tot een verslechtering van de bereikbaarheid).
- Een bijdrage moeten leveren aan het waterveiligheids-vraagstuk (in de breedste zin van het woord), met dien verstande dat ontwikkelingen/voorstellen moeten voldoen aan de normering 2050.
- De clusteropgaven ten aanzien van het NDNW, Harssens en omgeving en Kooypunt/Kooyhaven te bestempelen als prioriteit en deze in de komende tijd uit te werken in projectplannen.
- Ten aanzien van de clusteropgave NDNW zo snel mogelijk met HHNK en andere overheden aan tafel te gaan om uitwerking te geven aan een gezamenlijk plan dat passend is in relatie tot de waterkeringsopgave maar ook ruimte biedt voor de versterking van de haven economie en de maritieme stadsontwikkeling.
- Ten aanzien van de clusteropgave NDNW te starten met een uitwerking voor de verplaatsing van de Moormanbrug (en Moormanbrug 2 en de aansluiting op de omgeving/N250), aangezien wij van mening zijn dat hiermee snel zekerheid kan komen in relatie tot de ruimtevraag en dit perspectieven gaat bieden voor de samenwerkende overheden en stakeholders.
- Ten aanzien van de clusteropgave Harssens en omstreken te starten met de uitwerking van de ontwikkeling van Harssens aangezien wij van mening zijn dat hiermee snel zekerheid kan komen

in relatie tot de ruimtevraag voor de Offshore Maintenance.

De herpositioneringsopgave van de huidige functies is cruciaal.

- Ten aanzien van de clusteropgave Harssens en omstreken met de leidende partijen aan tafel te gaan over een integrale gebiedsontwikkeling voor de Veerhaven, waarbij de combinatie met Willemsoord Noord en Buitenveld meegenomen dient te worden.
- Ten aanzien van de clusteropgave Kooypunt en Kooyhaven vooral in te zetten op het schetsen van een duidelijk beeld. Dat beeld is bepalend voor de invulling en kan herpositionering van bestaande functies vergemakkelijken en versnellen.

VERVOLG

Met het afronden van het perspectief is – zoals al eerder aangegeven – slechts een tussenstap genomen. In de komende maanden wordt dit rapport met zo veel mogelijk partijen verder verdiept en aangevuld. Gelijktijdig wordt ingezet op het opstellen van een breed gedragen bestuursakkoord dat in/rond de zomer gereed moet zijn. Dat vraagt in ieder geval:

- Het verder informeren van de rijkspartijen conform al eerder (7 januari 2022) de bedoeling was;
- Het informeren van raad en staten en andere regionale overheden over het perspectief dat nu voor ons ligt;
- Het aanscherpen van het rapport op basis van nieuwe of aanvullende inzichten;
- En het uitwerken van een vervolgopdracht passend bij/binnen de afspraken van het bestuursakkoord;
- Tevens vraagt dit aanvullend denkwerk over de rol en taken die door verschillende partijen opgepakt moet gaan worden.

5

BIJLAGEN

BIJLAGE I: PROCES

5.1. Werken vanuit gemeenschappelijke belangen

Sinds begin 2020 verkennen de Gemeente Den Helder, Provincie Noord-Holland en het Ministerie van Defensie (met het Commando Zeestrijdkrachten als kartrekker) samen de mogelijkheden om het Maritiem Cluster Den Helder duurzaam en economisch rendabel en met maatschappelijke meerwaarde te ontwikkelen. Het Maritiem Cluster heeft namelijk te maken met een toenemend aantal complexe opgaven op het gebied van milieuruimte, bereikbaarheid, en economische ruimte voor gewenste civiele en militaire functies. Daarnaast is er ook een noodzaak om in te spelen op de verwachte gevolgen van klimaatverandering, zoals de stijgende zeespiegel en bieden ontwikkelingen rondom de energietransitie kansen voor deze regio. De urgentie is, met daarnaast ook de ontwikkeling op het gebied van de afbouw van fossiele brandstoffen, waarop de regio is ingericht, hiermee hoog. De haven is de economische, sociaal-culturele en historische rode draad door Den Helder. Deze is als strategisch uitgangspunt uitgewerkt in het document Strategische Uitgangspunten bij de omgevingsvisie gemeente Den Helder en 20 december 2021 door de gemeenteraad van Den Helder vastgesteld. Duurzame ontwikkeling van het havengebied draagt bij aan nationale beleidsdoelen en programma's waaronder het Klimaatakkoord, de Kabinetsvisie Waterstof, het Noordzee akkoord, de Havennota, de Defensie Energie en Omgeving Strategie, de Defensievisie 2035 en het Regeerakkoord. De duurzame ontwikkeling van het havengebied past ook in de ambitie en doelstellingen zoals die in de provinciale Omgevingsvisie NH2050 zijn verwoord.

Het college van Burgemeester en Wethouders van Den Helder, het college van Gedeputeerde Staten van Noord-Holland en de Minister van Defensie herkennen en erkennen het belang en de noodzaak om onze maatschappelijke opgaven te bundelen en aan te pakken. Vanuit de gemeenschappelijke belangen en doelstellingen op de thema's havenontwikkeling, energietransitie, bereikbaarheid, klimaatbestendigheid en maritieme stadsontwikkeling is een Lange Termijn Perspectief voor het Maritiem Cluster opgesteld.

5.2 Aanbevelingen Rijksbouwmeester als vertrekpunt

In 2019 heeft op verzoek van de stakeholders in Den Helder een Gateway Health Check (onderdeel van het Ministerie van BZK) plaatsgevonden die tot de aanbeveling heeft geleid om met betrokken partijen te komen tot een gezamenlijk streefbeeld voor het Maritiem Cluster Den Helder en omgeving. Deze Health Check werd aangevraagd door de samenwerkende partijen: Gemeente Den Helder, Provincie Noord-Holland en de Koninklijke Marine. Om dit gezamenlijke streefbeeld vorm te geven is een ruimtelijk strategische verkenning gedaan onder begeleiding van het Atelier Rijksbouwmeester. Twee ontwerpende bureaus zijn gevraagd om verschillende ruimtelijk strategische verkenningen voor het Maritiem Cluster te schetsen. Zij zijn erin geslaagd de verschillende belangen en mogelijkheden helder te illustreren in de vorm van een aantal concrete modellen (zie rapporten Posad Maxwan en Generation Energy september 2020 en FABRICations en Kirkman Company september 2020).

De Rijksbouwmeester heeft op basis van deze ruimtelijke verkenningen, die inspirerend moeten werken voor een verdere invulling, een zestal aanbevelingen gedaan. Deze zijn hieronder -verkort- weergegeven:

1. Doe het integraal, niet sectoraal en doe het gezamenlijk

De ruimtelijk-strategische verkenningen gaan uit van bestaande ruimtelijke kwaliteiten en verkennen van daaruit de samenhang tussen de verschillende opgaven die betrekking hebben op onder anderen bereikbaarheid, maritieme stadsontwikkeling, havenontwikkeling en de energietransitie. Het is belangrijk dit via een integrale aanpak te doen die voorbij gaat aan de bestaande administratieve, bureaucratische of budgettaire grenzen. Kies daarom niet voor een scenario van 'gescheiden werelden' tussen stad en haven, maar zet in op het verbinden van de haven en stad door functiemenging en dubbelgebruik mogelijk te maken op plekken waar dit kan. Wederzijds belang en afhankelijkheid vormt een stabiele basis om krachten effectief te bundelen.



2. Kies voor maximaal rendement op geïnvesteerde maatschappelijke euro's

Uit de scenario's is gebleken dat er geen goedkope en geen gemakkelijke oplossingen bestaan. Gezien de aard van de investeringen die gemoeid zijn met de opgaven dient er te allen tijde gestreefd te worden naar integrale oplossingen die elkaar kunnen versterken.

Een mooi mechanisme omdat daarmee iedere investering meerdere doelen tegelijkertijd dient en zo het algemene belang prevaleert boven het individuele en de samenhang boven het sectorale. Zo kan gezorgd worden voor slimme, kosteneffectieve ontwikkelingen. In de scenario's komen een aantal elementen terug die van essentieel belang zijn voor de verdere ontwikkelingen van het Maritiem Cluster.

3. Zet nu in op de lange termijn

Klimaatverandering kan gezien worden als een van de grootste toekomstige vragen voor Den Helder.

Klimaatadaptatie is in feite een randvoorwaarde voor toekomstige ontwikkelingen waarbij het goed is te bedenken dat de noodzakelijke aanpassingen ook een hele keten aan nieuwe kansen bieden. Het is duidelijk dat zonder anticipatie en gerichte aanpassingen de kans op vergaande schade groot is.

Noodzakelijke maatregelen die in het kader van de zeespiegelstijging genomen moeten worden bieden mooie koppelkansen voor nieuwe ontwikkelingen en nieuwe samenwerkingen. De aanpassingen worden idealiter gekoppeld aan andere ingrepen, zoals het verleggen van wegen, het verplaatsen van leidingen of het uitbreiden van de haven. Op deze manier kan vanuit de urgentie van een klimaatadaptatie een hele keten van zinvolle veranderingen in gang gezet

worden. Daarbij biedt ook de energietransitie grote kansen voor Den Helder en de regio.

Uit de verschillende scenario's komt naar voren dat de offshore duurzame energiesector veel potentie biedt voor Den Helder als een drager voor nieuwe ontwikkelingen op de lange termijn. Wil Den Helder hierop inspelen en een aanzienlijke rol spelen in de energietransitie, dan dienen er op korte termijn grotere ingrepen plaats te vinden. Uitbreiding of optimalisatie van de civiele haven is hierbij essentieel.

4. Kies voor kwaliteit

Kies voor duurzame kwaliteit. Simpel gezegd: als je het doet, doe het dan goed. Zo wordt het hoogst mogelijke rendement gehaald uit de op zichzelf toch al zo ingrijpende en kostbare maatschappelijke investeringen. Maak het vergroten van de omgevingskwaliteit een centrale doelstelling in alle opgaven. Sturen op kwaliteit lijkt een financiële kwestie maar vraagt allereerst slimmere manieren van samenwerken, het zo precies mogelijk definiëren van



de vraag en vervolgens beter en met meer verfijning ontwerpen.

De identiteit van Den Helder is sterk verbonden met de zee. Uit de verschillende scenario's komt naar voor dat de omgevingskwaliteit verbeterd zou kunnen worden, door in te zetten op nieuwe fysieke verbindingen tussen stad, zee en haven. Deze nieuwe verbindingen en de ontwikkelingen van Willemsoord vormen een kans om beter in te spelen op toerisme en het versterken van de woonkwaliteit.

5. Kijk naar het schaalniveau van de regio

Uit de ruimtelijk-strategische verkenningen blijkt dat de samenhang tussen verschillende schaalniveaus essentieel is. Voor een aantal opgaven zoals bereikbaarheid en energietransitie is de regionale schaal het optimale speelveld, omdat op die schaal de opgaven en uitwerkingen concreet worden en tegelijkertijd de grotere samenhang nog in beeld is. Positioneer Den Helder als het nieuwe midden. Dit kent een logica die ver boven de verschillende belangen uit stijgt. Den Helder is de poort naar de Noordzee. Bereikbaarheid is een belangrijke troef. Sleutel is een duidelijke infrastructuur.

6. Zorg voor continuïteit en goede bestuurlijke samenwerking op alle niveaus

Het verder brengen van de ruimtelijke strategische verkenningen (de scenario's) is naast een ruimtelijke oefening ook een bestuurlijke oefening. Een belangrijke voorwaarde voor het welslagen van deze omvangrijke en langdurige exercitie is dat er bestuurlijk wordt samengewerkt in de juiste coalities. Naast voldoende draagvlak zijn goede samenwerkingsrichtingen van essentieel belang om tot

realiseerbare oplossingen te komen. Het gebied kan alleen tot nieuwe wasdom komen als er stelselmatig breder dan het eigen belang gekeken wordt.

Naast samenwerking is een goede procesinrichting van groot belang. Een goed proces onder leiding van een ervaren en deskundige partij is een essentiële eerste stap in het verder brengen van de ontwikkelde scenario's naar meer concrete ontwikkelrichtingen. De overheid, en in het bijzonder het Rijk, heeft een niet te onderschatten rol in de actuele opgaven in Den Helder. Het Rijk heeft een voorbeeldfunctie en dient binnen het nieuwe omgevingsbestel een actieve rol te nemen, als hoeder van het nationale belang en met het oog op de lange termijn.

5.3 Doel van het proces

Op 1 maart 2021 is AT Osborne gestart met de opdracht om als onafhankelijk procesregisseur te komen tot een Lange Termijn Perspectief, een bestuursakkoord en een schetsontwerp voor de kernzone van het Maritiem Cluster Den Helder.

Het doel is om op basis van een gezamenlijk verkenningstraject een aantal varianten te ontwikkelen voor het Lange Termijn Perspectief van het Maritiem Cluster Den Helder. Deze varianten bestaan uit beelden ondersteund door een redeneerlijn van waaruit keuzes inzichtelijk zijn gemaakt. Aanvullend wordt er in een aparte werkgroep, gezamenlijk met alle partijen, één beeld geschetst voor de kernzone van het Maritiem Cluster voor het jaar 2030. Dit beeld moet erop gericht zijn zoveel mogelijk praktische problemen op te lossen.

BIJLAGE II: AANPAK

Vanuit de aanbevelingen van de Rijksbouwmeester is gekozen voor een traject dat gebaseerd is op het verkrijgen van een breed draagvlak. Deze brede basis helpt bij het integraal aanvliegen van de verschillende opgaven in het gebied en geeft vertrouwen bij de verschillende stakeholders bij de uitwerkingen die komen gaan.

In het voorjaar van 2021 is – onder leiding van de procesregisseur – gestart met het samenbrengen van de verschillende partijen aan 1 tafel, om op die manier alle historie, gevoelens, kansen, wensen en ideeën op te halen. Dit heeft geleid tot een integrale bijeenkomst waar de belangrijkste stakeholders in het MC hun eigen verhaal hebben kunnen doen, los van bestaande plannen, ideeën en/of eerder opgestelde vergezichten. Anders dan bij de ruimtelijke verkenningen is hiermee een beeld geschetst van de belangen en behoeften van de stakeholders zelf. Dit zijn de puzzelstukjes waarmee partijen – onder leiding van AT Osborne – zelf mee aan de slag zijn gegaan. Het is immers hun ontwikkeling en dient hun belangen.

Na de zomer zijn voor de lange termijn en de kortere termijn twee werkgroepen opgericht die op regelmatige basis hebben gewerkt aan het verder invullen en uitwerken van de verschillende belangen en opgaven (dus voor zowel lange termijn als korte termijn). Dit bleek nodig omdat de discussie tav lange termijn en korte termijn een goed proces in de weg zat. Uiteraard is er wel veel wisselwerking geweest tussen de twee werkgroepen, omdat de lange termijn een duidelijk structurerend element is voor de kernzone en opgaven op de korte termijn.

Begin 2022 is gestart met het samenbrengen van alle bevindingen in een rapportage, echter dat wil niet zeggen dat de werkzaamheden in de werkgroepen zijn opgehouden. Deze komen nog steeds bij elkaar om voortgang te delen en specifieke onderdelen verder te verfijnen.

Parallel hieraan zijn intensieve trajecten gestart om het Maritiem Cluster ook op de agenda te krijgen in Den Haag (rijkspartijen) en worden onderzoeken gedaan naar de maatschappelijk en financiële effecten van de verschillende opgaven.

Op bestuurlijk niveau is begin maart 2022 een intentieovereenkomst getekend tussen provincie Noord-Holland, Gemeente Den Helder en Ministerie van Defensie. Deze intentieovereenkomst is een blijk van steun aan elkaar waarbij zij de intentie uitspreken om gezamenlijk, en ieder vanuit zijn eigen verantwoordelijkheid, de kansen voor het havengebied van Den Helder verder te onderzoeken, uit te werken en besluitvorming voor realisatie voor te bereiden. Partijen blijven zich als gezamenlijke overheden ook in de komende periode inzetten om condities te scheppen die de civiele en militaire ontwikkeling van het havengebied mogelijk maken door de gezamenlijke krachten te bundelen.

