PORT OF
DEN HELDER

ROUTEKAART

Januari 2017

Programma voor ontwikkeling

Voorwoord

N.V. Port of Den Helder staat voor een grote opgave. De inzet is om meer bedrijvigheid naar de haven te trekken en daarvoor hoogwaardige bedrijfsruimte te bieden. De plannen voor de verdere ontwikkeling van de haven zijn ambitieus. Het belang dat deze plannen worden gerealiseerd is groot, zowel voor de economische draagkracht van de Kop van Noord-Holland als voor de markt. In meerdere studies zijn de wensen, mogelijkheden en beperkingen van de ruimtelijke benutting van het havengebied verkend. Het traject van de uitvoering is zowel omvangrijk als complex en vergt bovendien grote investeringen.

De voorliggende Routekaart is het uitvoeringsprogramma aan de hand waarvan de N.V. Port of Den Helder deze uitdagende opgave op gestructureerde wijze wil realiseren. Het document legt het fundament voor een langjarige investeringsagenda, die aansluit op de behoefte vanuit de markt. Hiervoor is draagvlak nodig van de overheden, op lokaal-, regionaal-, provinciaal- en rijksniveau.

Het uitvoeringsprogramma kent een planhorizon tot 2030. De Routekaart is bedoeld om aan het begin van dit langjarige traject zowel het bedrijfsleven als de betrokken overheden te informeren over de ambities en de ruimtelijke ontwikkelingen die de N.V. Port of Den Helder de komende decennia wil realiseren. Het daaraan gekoppelde uitvoeringsprogramma is een dynamisch proces, waarin zich afhankelijk van wijzigende marktvragen en randvoorwaarden nieuwe mogelijkheden en prioriteiten kunnen aandienen. De Routekaart dient daarbij om houvast en prioriteit te bieden voor de uit te voeren projecten.

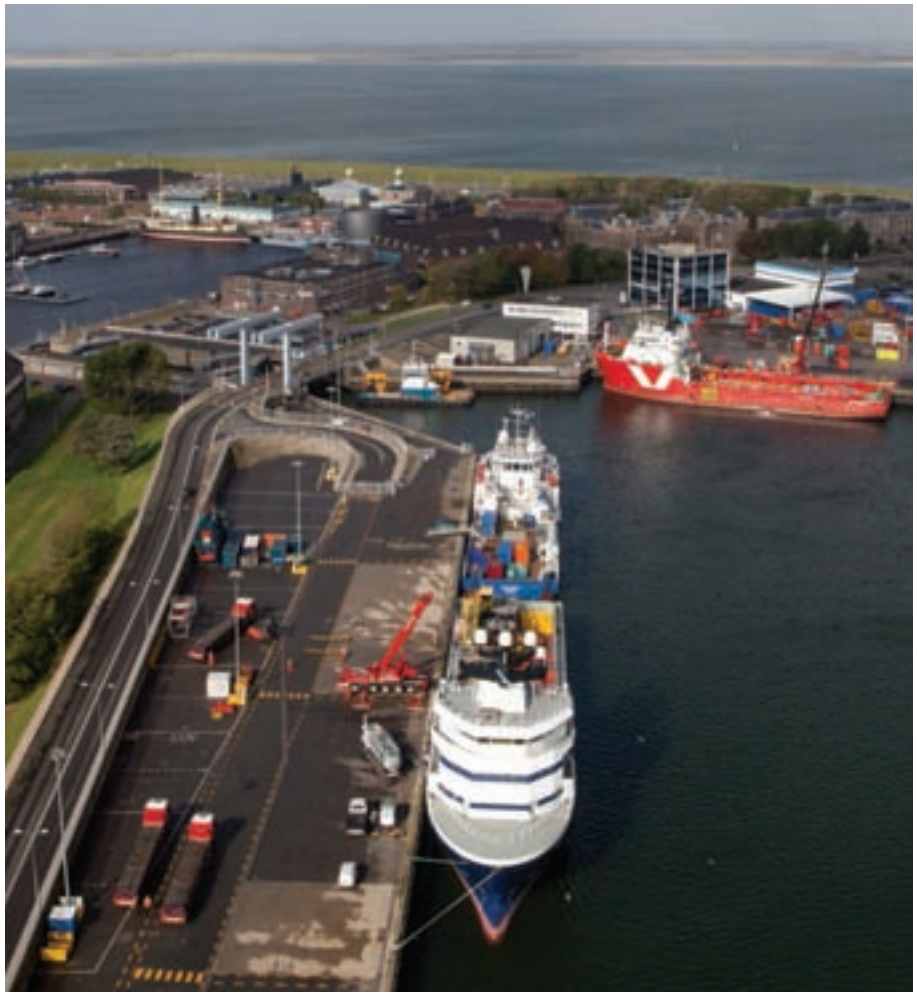
Leeswijzer

Aan de totstandkoming van deze Routekaart is een verkenning van de markt voorafgegaan. Onderdeel hiervan was een strategische workshop, waarin de verwachtingen, wensen en ambities van de in de haven gevestigde partijen zijn afgetast. De algemene conclusie van deze bijeenkomst was dat de marktpartijen vertrouwen hebben in de toekomst en het nut en noodzaak van een gestructureerd uitvoeringsprogramma voor de verdere doorontwikkeling van de haven onderschrijven. Een doorlopende verkenning van de markt is noodzakelijk om voeling te houden met de marktsituatie. Het uitvoeringsprogramma dient hierop waar nodig te worden bijgestuurd.

Vanuit het marktinzicht wordt in hoofdstuk 1 van de Routekaart een visie gegeven op de doelstellingen en de aanpak van het uitvoeringsprogramma.

In hoofdstuk 2 worden de te ontwikkelen deelgebieden van de haven in samenhang beschreven en van prioriteiten voorzien. Dit hoofdstuk is een leidraad voor de scope en de volgorde van het uitvoeringsprogramma.

In hoofdstuk 3 wordt vervolgens ingegaan op de organisatorische invulling van het uitvoeringsprogramma. Tevens wordt de financiële onderlegger van het uitvoeringsprogramma belicht.



1 Inleiding

1.1 Context voor de Routekaart

De haven van Den Helder is een belangrijke economische motor voor de Kop van Noord Holland en speelt tegelijk een rol van betekenis op nationaal niveau. Den Helder is een strategisch gelegen uitvalsbasis aan diep water voor alles waarvoor je op zee moet zijn: de marine, de visserij en al decennia lang de offshore voor olie en gas. Den Helder is het centrum van Nederland, althans wanneer je de Noordzee onderkent als belangrijk economisch wingebied voor de BV Nederland! Als thuisbasis van de Marinevloot draagt de haven bij aan de Nederlandse defensie inspanning, tegelijk is de Koninklijke Marine de grootste werkgever in de regio. Daarnaast is de haven van Den Helder de grootste logistieke hub voor de Offshore in het zuidelijk deel van deNoordzee. Als leverancier van onderhoud en logistiek op het Nederlandse continentaal plateau heeft de haven van Den Helder een niche positie van nationaal belang verworven en een enorme impuls gegeven aan de regionale economie. Het product van Den Helder ligt op de Noordzee. Als snelle logistieke pitstop haven is Den Helder van grote toegevoegde waarde voor de Offshore.

De haven van Den Helder biedt ruim 2.600 directe en 3.600 indirecte arbeidsplaatsen (1). In 2014 zijn 5.350 scheepsbewegingen geteld, waarvan ruim 3.000 offshore gerelateerde scheepsbewegingen. Vanuit Den Helder worden circa 140 olie- en gasplatforms in het zuidelijk deel van de Noordzee bediend. Den Helder telde in 2014 113 haven gerelateerde bedrijfsvestigingen. Samen waren deze bedrijven goed voor een toegevoegde economische waarde voor de regio van 492 miljoen euro (2). De olie- en gasproductie op het Nederlandse deel van de Noordzee levert een jaarlijkse opbrengst van circa 5 miljard euro aan de Nederlandse schatkist (3). De vanuit Den Helder verzorgde activiteiten op het gebied van onderhoud en logistiek zijn onontbeerlijk voor de instandhouding van deze economische waarde.

De Kop van Noord-Holland staat echter voor een grote opgave. Als er geen tijdige maatregelen worden genomen dreigt de regio als gevolg van vergrijzing, ontgroening en leegloop te vervallen in een krimp gebied. De haven van Den Helder als motor van economische ontwikkeling in de regio kan een belangrijke rol spelen in het omdraaien van deze tendens en daarmee dit doemscenario voorkomen.

De uitdagingen waarvoor Den Helder en de regio zich gesteld zien, staan al geruime tijd hoog op de politieke agenda. In juli 2009 nam de Gemeenteraad van Den Helder een unaniem besluit over een concreet ontwikkelperspectief voor de haven. In dit besluit werden zes sporen gedefinieerd, waaronder het tot realisatie brengen van inbreidingsmogelijkheden in de haven.

In dit kader is in 2013 een eerste vervolgstap gezet met de oplevering van de Visserijkade als verlengstuk van de in 2008 opgeleverde Nieuwediepkade. De doelstellingen van het zes sporen beleid zijn deels nog steeds actueel en bovendien ook herbevestigd door latere strategische adviezen. De in het zes sporen beleid voorgestelde en later onderzochte noordoostelijke havenuitbreiding is inmiddels een onhaalbare optie gebleken. De behoefte op langere termijn aan uitbreiding van de havencapaciteit is echter onverminderd aanwezig.

(1) Havenmonitor Erasmus Universiteit 2015
(2) Havenmonitor Erasmus Universiteit 2015
(3) Website Energiebeheer Nederland (EBN)

De commissie Deetman-Mans wees in 2010 op reële mogelijkheden om de economische potenties van de haven verder te verzilveren. De taskforce Civiel medegebruik Defensiehaven Den Helder heeft daartoe in 2012 een verdere aanzet gegeven, door te wijzen op het groeipotentieel van civiel-militaire samenwerking. De taskforce concludeerde dat in Den Helder, vanuit een gezamenlijke civiel-militaire inspanning, zich een sterk Maritiem Cluster zou kunnen ontwikkelen, bestaande uit de zeehaven, de luchthaven en een kennishaven.

Aan de basis van deze conclusie ligt het besef dat de hoofdgebruikers van de haven - Koninklijke Marine en Offshore – twee totaal verschillende bedrijven zijn, met één belangrijke gemeenschappelijkheid: de kennis van onderhoud en logistiek van “hightech” op zout water.

De verzelfstandiging van het gemeentelijk havenbedrijf werd door de Taskforce als een belangrijke voorwaarde gezien om de beoogde ontwikkeling te realiseren. Tevens werden concrete kansen geïdentificeerd voor fysieke ruimteontwikkeling, waaronder de Marsdiepkade en Buitenveld.

Figuur 1.1: Civiel-Militaire Samenwerking op de dimensies fysieke ruimte, kennis en operaties

1.2 N.V. Port of Den Helder

De verzelfstandiging van het gemeentelijk havenbedrijf is per 1 januari 2013 gerealiseerd, met de oprichting van N.V. Port of Den Helder. De kerntaken luiden:

1. Het faciliteren en coördineren van het gebruik van de haven door de scheepvaart;
2. Het aantrekken en stimuleren van nieuwe haven gerelateerde bedrijvigheid;
3. Gebieds- en havenontwikkeling en het uitgeven van ruimte aan (watergebonden) bedrijven;
4. Technisch beheer van de haven en kunstwerken.

De doelstelling bij oprichting is ruim opgezet, namelijk het bevorderen van de economische ontwikkeling en werkgelegenheid in de Kop van Noord-Holland.

De verzelfstandiging van Port of Den Helder biedt daarbij meer commerciële slagvaardigheid om nieuwe bedrijvigheid in de haven aan te trekken. Tegelijk is de opdracht om meer ruimte te ontwikkelen om deze groeiende bedrijvigheid te kunnen accommoderen.

Er zijn sinds de oprichting belangrijke stappen gezet op het gebied van het civiel medegebruik van de steigers in de marinehaven. Ook is een aanvang gemaakt met het creëren van meer ruimte voor de markt, op twee strategische en logistiek met elkaar verbonden locaties van het havengebied. In de zeehaven betreft dit de voorbereidingen op het ontwikkelen van de Marsdiepkade. En in het achterland met de oplevering van Kooypunt IIIa en de ontwikkeling van Kooyhaven.

N.V. Port of Den Helder faciliteert een zeer veelzijdige en hoogwaardige logistieke keten van bedrijven die in gezamenlijkheid bijdragen aan de offshore logistieke dienstverlening. Den Helder dankt zijn sterke positie in deze markt aan:

1. De centrale geografische ligging ten opzichte van het Nederlandse Continentale Plateau;
2. De combinatie van een open zeehaven en een helikopterhaven ;
3. De sterke maritieme kennispositie, met een brede vertegenwoordiging van kennisinstellingen, beroepsopleidingen en maritiem onderwijs op academisch niveau;
4. De aanwezigheid van hoogwaardige logistieke service providers die zich onderscheiden in een snelle afhandeling.

De haven heeft een krachtige uitgangspositie. Maar ook grote uitdagingen! Deze spelen een rol bij het bepalen van de Routekaart:

1. Fysieke en milieuruimte in het civiele gedeelte van de haven zijn beperkt;
2. Zeewaartse uitbreiding van de haven kent beperkingen door de directe nabijheid van het Natura 2000 gebied Waddenzee;
3. De ontwikkelingstrajecten van voormalige defensie- en overheidsterreinen zijn complex, vergen grote investeringen en lange bestuurlijke doorlooptijden;
4. De markt biedt kansen voor de lange termijn, maar staat op korte termijn onder druk als gevolg van de laagconjunctuur in de markt.

1.3 De markt

Voor de lange termijn tekent zich in de offshore markt een transitie af van Olie & Gas naar de opwekking van duurzame energie op zee. In het kader van het Energieakkoord voor duurzame groei (2013) (hierna: Energieakkoord) zet de Nederlandse overheid in op het ontwikkelen van windenergie op zee. Voor zowel de offshore Olie & Gasmarkt als voor de offshore windmarkt is Den Helder in beginsel uitstekend gepositioneerd. De centrale ligging van Den Helder en de hier aanwezige bedrijven en kennis zijn niet alleen relevant voor het onderhoud en logistiek van Olie & Gas platforms, maar ook voor windparken op zee. Ondanks deze positionering kan Den Helder het zich niet permitteren om deze ontwikkelingen passief af te wachten. Daarvoor is de markt teveel in beweging. Bovendien zijn er grote verschillen in de bedrijfs- en verdienmodellen van beide marktsegmenten. Ook daar dient N.V. Port of Den Helder actief op in te spelen. De transitie van Olie & Gas naar offshore wind kent in Den Helder naar verwachting geen geleidelijke overgang. Dit wordt enerzijds veroorzaakt door de lage olieprijs, anderzijds door de ontwikkeling van offshore wind in Nederland en de kansen voor Den Helder daarin. Onderstaand zijn beide ontwikkelingen beschreven.

Olie & Gas

Van de totale hoeveelheid in Nederland gewonnen gas is circa 30% afkomstig uit bronnen op zee. Voor olie is dit meer dan 85%. In het Energierapport 2016 gaat het kabinet voor de komende decennia uit van een forse mondiale vraagstijging naar energie. Fossiele brandstoffen blijven een belangrijke energiebron. Naar verwachting zullen op de Noordzee de komende tien jaar circa twee tot vier nieuwe winlocaties per jaar tot ontwikkeling worden gebracht. Daarentegen worden ook bestaande installaties ontmanteld. Het tempo waarmee dit gebeurt is afhankelijk van het economisch rendement van de winlocatie. De olie- en gasprijs en de ontwikkeling en toepassing van nieuwe methoden en technieken voor opsporing en winning zijn daarbij belangrijke factoren. Verwacht wordt dat de winning in de toekomst geleidelijk afneemt, zoals ook blijkt uit het Jaarverslag Delfstoffen en aardwarmte in Nederland uit 2014. Uit prognoses van het Energy Information Administration (EIA) van de Verenigde Staten en Shell blijkt dat de olieprijs zich de komende jaren, in 2017 al, langzaam zal herstellen.

De eerste opwaartse effecten op de olieprijs zijn reeds zichtbaar, maar deze positieve tendens blijft voorlopig kwetsbaar. De gasprijzen blijven vooralsnog achter bij deze ontwikkeling.

Energiebeheer Nederland hanteert twee mogelijke scenario's voor de continuïteit van gaswinning op zee. Het pessimistische, "12 cent scenario", waarbij de gaswinning op zee naar verwachting vanaf 2028 niet meer rendabel is en zal stoppen. Het optimistische scenario gaat ervan uit dat de gaswinning op zee nog tot 2050 rendabel kan worden voortgezet bij een gasprijs van 25 cent.
Niet meer in gebruik zijnde installaties voor olie- of gaswinning dienen te worden verwijderd en oude boorputten dienen veilig te worden afgesloten. Ook dat levert kansen op voor de haven van Den Helder. De verwachting is echter dat dit niet of nauwelijks aan de orde is voor 2021. Volgens de Beleidsnota Noordzee 2016-2021 zal naar verwachting tot in de veertiger jaren gas en olie worden geproduceerd uit de kleine velden op de Noordzee, zij het op beperkt niveau (ongeveer 25% van het huidige niveau). In anticipatie hierop heeft NOGEPA een initiatief gestart om bestaande en nieuwe olie- & gas installaties mede in te zetten als infrastructuur voor de opslag en distributie van elektriciteit van windparken op zee. De technische en juridische haalbaarheid van dit initiatief is echter nog niet volledig uitgekristalliseerd. De N.V. Port of Den Helder volgt deze ontwikkelingen in de olie- en gasmarkt op de voet. De inzet is om bij een verder herstel van de olieprijs een sterke positie te hebben in de consolidatie van deze markt.

foto: regiovanhollandsebodem.nl

Offshore Wind

In het Energieakkoord is afgesproken dat Nederland streeft naar 16% hernieuwbare energie in 2023. Om dit duurzame energiedoel te bereiken, zijn forse beleidsinspanningen en investeringen nodig op alle vormen van hernieuwbare energie. Met betrokken partijen is afgesproken dat 4.450 MW aan windvermogen op zee operationeel is in 2023. Dit betekent dat er vanaf 2015 tot 2023 fors geïnvesteerd wordt om in totaal 3.450 MW in windparken op zee te realiseren. Dit is aanvullend op de bestaande parken en hetgeen in voorbereiding is (1.000 MW).

In internationaal verband heeft Nederland zich in december 2015 verbonden aan de ambitie voor een CO2 arme energievoorziening. In het Energierapport 2016 zet de Regering uiteen op welke wijze deze verplichting in de periode tot 2050 kan worden gerealiseerd. In het Energierapport wordt uitgegaan van een potentieel van 34 gigawatt aan windproductie op zee. Dat is ruim een verachtvoudiging van het potentieel uit het Energieakkoord. Het Energieplan tekent hier overigens wel bij aan dat dit potentieel alleen gehaald kan worden wanneer de kosten van windproductie op zee aanzienlijk worden gereduceerd.

bron: windpowerengineering.com

De belangrijkste factor voor de kansen van Den Helder in de offshore windmarkt is de geografische planning voor de windparken op zee. In de Rijksstructuurvisie Windenergie op Zee (2014) heeft het Rijk ruimtelijke reserveringen voor de kust vastgelegd voor windenergie. Binnen deze gebieden worden windparken op zee mogelijk gemaakt. De eerste windparken op zee zijn gebouwd voor de Hollandse kust, namelijk Windpark Prinses Amalia en Offshore Windpark Egmond aan Zee. Tevens is in de Rijksstructuurvisie Windenergie op Zee opgenomen dat in de volgende fase windparken ontwikkeld worden in de aangewezen gebieden voor Zeeuwse kust (gebied Borssele), de Hollandse kust en de boven de kust van Schiermonnikoog. Zo zijn windparken Luchterduinen (Hollandse kust) en de Gemini windparken (Buitengaats en ZeeEnergie boven de kust van Schiermonnikoog) in ontwikkeling. Volgens de huidige planning worden aansluitend in de periode tussen 2018 en 2020 drie windparken voor de Hollandse kust gerealiseerd, waarvan het park voor de Noord-Hollandse kust als laatste. Deze is voor de haven van Den Helder interessant. Op zijn vroegst na 2023 worden de voor Den Helder geografisch gunstig gelegen windparken verder weg op zee voorzien, bijvoorbeeld binnen het aangewezen gebied "IJmuiden ver". In voorbereiding hierop zal de N.V. Port of Den Helder zich actief een positie verwerven in deze toekomstige markt.

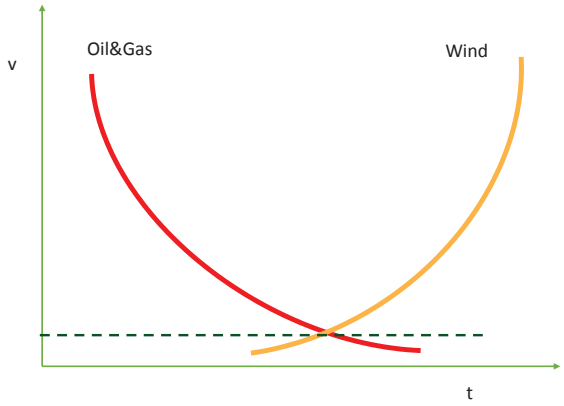
De afbeelding hiernaast maakt het uitrolprogramma van windparken op het Nederlandse Continentaal Plateau inzichtelijk. Voor de haven van Den Helder zijn ook de Engelse en Duitse parken in het zuidelijk deel van de Noordzee potentiële markten.

Figuur 1.2: Planning realisatie windparken op zee - bron: www.noordzeeloket.nl

De kansen voor Den Helder in de offshore windmarkt worden tevens bepaald door de karakteristieken van de haven. Momenteel lijkt Den Helder vanwege fysieke beperkingen geen omvangrijke bijdrage te kunnen leveren aan de bouw en assemblage fase van windparken op zee, in termen van opslag en overslag van grote onderdelen van windturbines. Diensten die een minder groot ruimtegebruik behoeven, kunnen wel in en vanuit de haven van Den Helder geleverd worden. Onderhoud en logistiek is de nichemarkt waar Den Helder zich op zal richten wanneer de parken zijn gerealiseerd.

Markt potentieel voor de haven van Den Helder

Bovenstaande analyse leidt tot een beeld dat in onderstaande figuur is geïllustreerd. Namelijk een krimpende kleinere olie- & gas markt, en de opkomst van offshore wind. De figuur illustreert tevens de uitdaging waarmee Den Helder zich geconfronteerd ziet.



Figuur 1.3: Tempo energietransitie

De conclusie van dit beeld is dat op lange termijn de markt van onderhoud en logistiek in Offshore Wind kansen kan bieden voor Den Helder. De uitdaging is om al in de beginfase van uitrol van windenergie op zee, zoals deze is beschreven in de Rijksstructuurvisie Windenergie op Zee de capaciteit van Den Helder op het gebied van onderhoud en logistiek te positioneren, ten einde bypass door andere havens te voorkomen.

De eerder aangehaalde workshop met de marktpartijen heeft duidelijk gemaakt dat de offshore service providers die vanuit Den Helder opereren zich positioneren voor een aandeel in de te bouwen windparken. Daarnaast zetten Port of Den Helder, samen met het ontwikkelingsbedrijf NHN, Den Helder Airport, de kennishaven en het bedrijfsleven zich in op een gecoördineerde acquisitie richting grote “windpartijen”. Er wordt ingezet op een actieve marketingstrategie, waarin de propositie van zeehaven, luchthaven en kennishaven in onderlinge samenhang krachtig wordt uitgedragen. Port of Den Helder heeft hierin een centrale en coördinerende rol, samen met ontwikkelingsbedrijf NHN.

Voorts streeft Port of Den Helder samenwerking na met andere zeehavens langs het zuidelijk deel van de Noordzee, om zijn niche kwaliteiten in stelling te brengen. De mogelijkheden voor samenwerking met de havens van Amsterdam en IJmuiden zullen samen met de Provincie Noord-Holland moeten worden onderzocht om te komen tot een sterke gezamenlijke propositie voor de realisatie van toekomstige windparken in het centrale deel van de Noordzee.

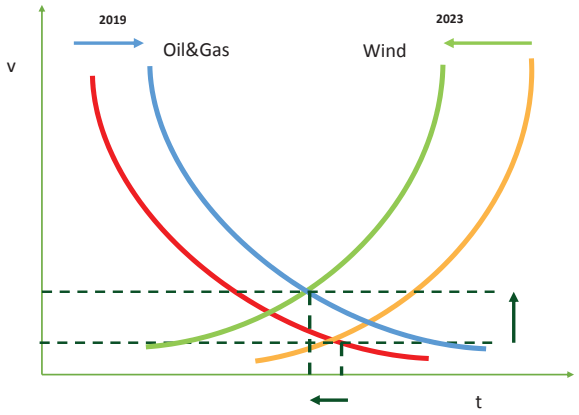
Tot slot wordt langs bestuurlijke kanalen op rijksniveau gestreefd naar een versnelling van de bouw van windparken verder weg op zee en een betere aansluiting van de ruimtelijke planning van windparken op de aanwezige offshore expertise in het achterland. Op die manier streven bedrijven, havenpartijen, Provincie en Gemeente het doel na om de voor de haven van Den Helder relevante ontwikkeling van windparken op zee te bespoedigen.

Tegelijkertijd is uit de workshop naar voren gekomen dat het voor Den Helder noodzakelijk en haalbaar is om het marktaandeel in Olie & Gas in het zuidelijk deel van de Noordzee te behouden. Naast de centrale ligging speelt hierbij vooral ook Den Helder's kracht van snelle "pitstop" haven een betekenisvolle rol . In dit perspectief kan de verwachte krimp van het het Olie & Gas segment worden vertraagd of uitgesteld door de consolidatie van Olie & Gas in Den Helder te concentreren. Het huidige beeld is dat na de ingrijpende val de olie- en gasmarkt zich thans weer stabiliseert en zich een geleidelijke toename van activiteiten zal kunnen gaan aftekenen, waardoor bedrijven weer vertrouwen krijgen in de toekomst.

Voor de niche op het gebied van onderhoud en logistiek biedt dit weer nieuwe perspectieven voor activiteiten op het gebied van:

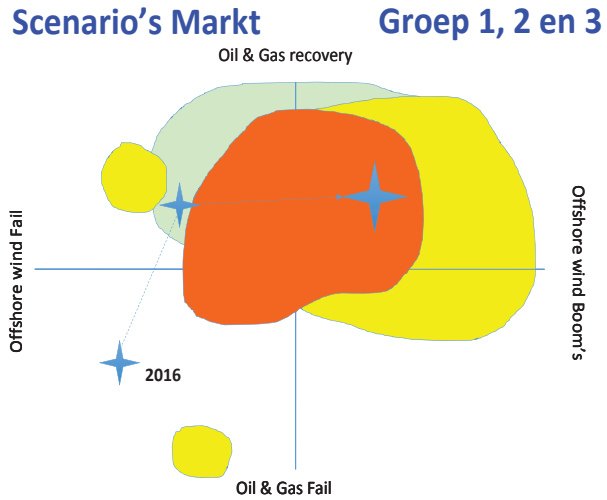
1. Life-time Extension: Levensduurverlenging van offshore installaties;
2. Shallow Gas: Exploratie en exploitatie van lastig winbare gasvoorraden;
3. Decommissioning: De ontmanteling van installaties en afsluiting van putten op zee.

Dit alles geeft het beeld dat de kloof tussen de olie- en gascurve en de windcurve in de toekomst mogelijk kleiner zal kunnen worden, waardoor de verwachting van een actuele ruimte vraag in de haven van Den Helder gerechtvaardigd is. De Routekaart is bedoeld om op deze toekomstige ruimtevraag voorbereid te zijn, door zo nodig anticyclische investeringen te doen in de realisatie van toekomstige kades en terreinen. In alle gevallen zal per te ontwikkelen project een zorgvuldige toets aan de markt worden uitgevoerd.



Figuur 1.4: Verwachte versmalling van de kloof tussen Olie&Gas curce en Windcurve

Tijdens de workshop met de huidige marktpartijen is deze marktanalyse bevestigd. Aan de partijen zijn op grond van de hierboven beschreven ontwikkelingen en onzekerheden vier marktscenario's gepresenteerd. Desgevraagd hebben de marktpartijen in drie onafhankelijke rondes hun verwachtingen over deze scenario's uitgesproken en toegelicht. Opvallende uitkomst was dat nagenoeg unaniem de verwachting werd uitgesproken dat de toekomst voor de haven van Den Helder zowel op het gebied van Olie & Gas, als op het gebied van offshore wind een toename van activiteiten te zien zal geven. Het is hierbij belangrijk te realiseren dat de karakteristieken van de "supply chain" voor offshore wind wezenlijk afwijken van offshore Olie & Gas. Dat zal ook zijn effect hebben op het gebruik van de haven. Naast het creëren van ruimte zal Port of Den Helder hierop moeten inspelen met adequate faciliteiten, diensten en tarieven. Dit maakt deel uit van de permanente marktanalyse die gelijk oploopt met de Routekaart.



Figuur 1.5: Door bedrijfsleven Den Helder verwachte toename activiteiten olie&gas en offshore wind

Een belangrijke opgave voor de komende periode is de verdere toetsing van de marktanalyse en de uitkomst van de workshop bij operators in de olie-, gas- en windmarkt, partijen in de SNS Pool in Den Helder en onafhankelijke partijen. In de Offshore Energy markt kan Den Helder zich naast de mainstream van Olie, Gas en Wind zich mogelijk ook aantrekkelijk positioneren voor andere nichemarkten met betrekking tot duurzame energiewinning op zee. Zo is Port of Den Helder nu al betrokken bij het "Bluetec" demonstratie project voor energiewinning uit getijdestromen voor de kust van Texel. Ook de ontwikkelingen op het gebied van energiewinning uit biomassa worden met belangstelling gevolgd.

Voorts kan met de sterke positie van Den Helder op het gebied van maritiem onderhoud ook een mogelijke marktuitbreiding worden bereikt in scheepsonderhoud.

In dat kader voert de Koninklijke Marine samen met een aantal civiele onderhoudsbedrijven een verkenning uit naar de mogelijkheden om de civiel-militaire samenwerking op het gebied van onderhoud aan schepen te intensiveren. Port of Den Helder volgt deze ontwikkeling nauwgezet, mede omdat de uitwerking ervan van ingrijpende betekenis kan zijn op het ruimtelijk beslag in de haven. Naast offshore Olie & Gas en offshore wind, is scheepsbouw en -onderhoud een derde veelbelovende pijler voor de haven van Den Helder .

Tot slot kwam uit de marktconsultatie een aantal interessante ontwikkelingen naar voren, waarvan de potentiële betekenis voor de haven op dit moment nog onvoldoende kan worden ingeschat, maar die de moeite waard zijn om te volgen.

Zo kunnen in de visserij , als reactie op vraagstukken met betrekking tot toekomstige voedselvoorziening, nieuwe concepten tot ontwikkeling komen, die een heropleving van deze markt tot gevolg kunnen hebben. Hierbij kan gedacht worden aan het kweken en verwerken van vis in zogenoemde “fishfarms” op zowel de Noordzee als de Waddenzee.

De haven van Den Helder kan door zijn centrale ligging mogelijk een positie verkrijgen in de logistieke trein die deze nieuwe concepten zal gaan ondersteunen.

Daarnaast zien we in de haven van Den Helder een toenemende activiteit op het gebied van waterrecreatie en pleziervaart. Vooral de meer structurele komst van riviercruiseschepen en de groeiende belangstelling voor het aanbieden van rondvaarten vanuit de haven van Den Helder is een factor om in de toekomstige ruimtelijke ontwikkeling van de haven te volgen. Door middel van een marktverkenning naar zowel riviercruise- en motorchartervaart is de potentie van Den Helder in beeld gebracht voor deze markt. Van belang hierbij zijn met name toeristisch aangename bezienswaardigheden en de bekendheid hiervan bij de consument. Uit de analyse komt naar voren dat Den Helder geen aantrekkelijke locatie is voor riviercruiseschepen. Voor vaarfietsvakanties die de motorchartervaart mogelijk maakt is Den Helder aantrekkelijker.

Voor een succesvolle uitvoering van de Routekaart is een doorlopende marktanalyse cruciaal. Een verkenning van en met nieuwe marktpartijen behorend bij de beschreven marktontwikkelingen is essentieel om nieuwe markten te kunnen bedienen. Verkend zal gaan worden hoe de verdienmodellen van deze partijen eruitzien en wat dit betekent voor de voorziene gebiedsontwikkeling in de haven.

1.4 Visie op ontwikkeling

De haven van Den Helder is een belangrijke economische motor voor de Kop van Noord-Holland. Den Helder is de grootste logistieke hub voor de Offshore in het zuidelijk deel van de Noordzee. Den Helder dankt deze sterke positie aan:

1. De centrale geografische ligging ten opzichte van het Nederlands Continentaal Plat;
2. De combinatie van een open zeehaven en een helikopterhaven;
3. De sterke maritieme kennispositie, met een brede vertegenwoordiging van kennisinstellingen, beroepsopleidingen en maritiem onderwijs op academisch niveau;
4. De aanwezigheid van hoogwaardige en veelzijdige logistieke service providers die zich onderscheiden in een snelle afhandeling.

Als leverancier van onderhoud en logistiek voor de offshoresector vertegenwoordigt de haven van Den Helder een niche positie van nationaal belang. Den Helder heeft de potentie om het met succes beproefde concept van "pitstop haven" voor de offshore Olie- & Gasmarkt op de Noordzee verder uit te bouwen en in te zetten voor:

1. Consolidatie van het marktaandeel olie en gas;
2. Onderhoud en logistiek van Windparken op zee;
3. Ondersteuning van andere "renewables", zoals getijdenenergie;
4. Scheepsonderhoud.

De opgave voor Port of Den Helder voor de komende jaren:

1. Een positie verwerven in de windmarkt;
2. Het marktaandeel in Olie & Gas in het zuidelijk deel van de Noordzee behouden, en daarmee de consolidatie van deze markt in Den Helder te concentreren;
3. Ruimte creëren in de zeehaven en ondersteunende terreinen om dit mogelijk te maken.

Om ontwikkeling van de haven van Den Helder de komende jaren te realiseren is een Routekaart opgesteld. De Routekaart is het uitvoerings- en investeringsprogramma van Port of Den Helder om ruimte te bieden aan het bedrijfsleven om te ondernemen en zodoende bij te dragen aan de economische groei in de Kop van Noord-Holland.

Het belang om in de haven ruimte te ontwikkelen voor nieuwe activiteiten is bevestigd door de huidige marktpartijen. Duidelijk is ook dat de marktvraag het komende decennium nog volop in beweging is, door het (wisselende) tempo van de energietransitie.

De Routekaart is dan ook geen statische blauwdruk voor de toekomstige inrichting van de haven, maar een dynamisch proces dat permanent afgestemd dient te blijven op wijzigende marktvragen, ontwikkelingen en omstandigheden. Een dergelijk dynamisch proces heeft echter wel houvast nodig.

De volgende punten bieden daarvoor het kader:

1. Het ruimtelijk planningsproces van de Routekaart is in beginsel vraaggestuurd en vergt een permanente afstemming met de markt. Vraaggestuurd betreft ontwikkeling op basis van een concrete klantvraag met een bijbehorend programma van eisen
2. Daar waar de huidige markt conjunctureel stokt, maar zich voor de langere termijn wel kansrijke perspectieven aandienen is het noodzakelijk dat Port of Den Helder ook anticyclisch gebiedsontwikkelingen kan voorfinancieren. Om aanbod gestuurd te kunnen ontwikkelen is gedegen kennis nodig van alle hierboven genoemde marktsegmenten.
3. Om de kansen van verdere groei van de haven te verzilveren is ruimte nodig. Een zeewaartse uitbreiding van de haven kent beperkingen door de directe nabijheid van het werelderfgoed Waddenzee. Ruimte zal daarom in eerste instantie gevonden moeten worden door via de weg van inbreiding te komen tot een optimale benutting van het bestaande gebied.
4. Door de geringe afstand van de stedelijke bebouwing tot de zeehaven is milieuruimte, en in het bijzonder geluid, de meest beperkende factor.

Het is daarom noodzaak om in dit gebied de actuele bedrijfsactiviteiten en hun milieueffect aan de hand van een geluidsonderzoek te herijken. Hierin dienen ook vergunningen van zittende bedrijven en Koninklijke Marine beschouwd te worden. Vanuit een gezamenlijk belang om de haven van Den Helder verder te ontwikkelen dient dit proces opgestart te worden. Vanuit een gezamenlijk belang om de haven van Den Helder verder te ontwikkelen dient dit proces opgestart te worden. Om milieuruimte aan de stadzijde van de haven te creëren dient de verplaatsing van bedrijvigheid naar de buitenhaven of naar Kooyhaven en Kooypunt op haalbaarheid te worden onderzocht. Evenals de optie om deze opgave te betrekken in de ruimtelijke planning van de stadsontwikkeling.

5. Met het oog op de beperkte fysieke- en milieuruimte in de civiele zeehaven zal de optimale benutting van de haven gebaseerd moeten zijn op het reeds ingezette “twee-locatie” concept. De zeehaven en de decentrale terreinen van Kooyhaven en Kooypunt zullen in samenhang moeten worden ontwikkeld. Goed inzicht in de logistieke keten en de ontwikkelingen in de markt zijn daarbij onontbeerlijk. Intensieve afstemming met de marktpartijen is cruciaal om deze opgave aan te gaan. In de ruimtelijke planning staan steeds twee vragen centraal:

- Welke delen van de keten vereisen directe toegang tot de zeehaven en welke niet;
- Welke ruimtelijke indeling leidt tot een minimale logistieke transportbelasting over de weg.

6. De logistieke ontsluiting van het havengebied via openbare infrastructuur is een belangrijk aandachtspunt wanneer meer terreinen in de zeehaven ontwikkeld worden ten behoeve van civiele bedrijfsactiviteiten en zo een verkeersaantrekkende werking zullen hebben. Infrastructuur is een integraal onderdeel van de Routekaart. Het is een kritische vestigingsfactor voor bedrijven in de haven van Den Helder, die onder verantwoordelijkheid van Provincie en Gemeente tot een oplossing moet worden gebracht. Het bieden van een oplossing voor de ontsluiting van het havengebied achter de Moormanbrug is daarbij cruciaal.
7. Ontwikkelingen in de markt en de maatschappelijke omgeving zullen nieuwe eisen stellen aan de beschikbaarheid en kwaliteit van de toekomstige faciliteiten in de haven. Moderne faciliteiten op het gebied van bijvoorbeeld datatransport en de verstrekking van meer duurzame brandstoffen zullen een toekomstig effect hebben op de marktpositie van havens. Daarnaast zal de directe nabijheid van de Waddenzee een rol spelen bij het realiseren van duurzaamheidsdoelstellingen op het gebied van luchtkwaliteit, energieverbruik, afval verwerking, waterkwaliteit en slibverwerking. N.V. Port of Den Helder zal bij de realisatie van de Routekaart permanent de aansluiting moeten zoeken op deze ontwikkelende marktvragen en maatschappelijke trends.
8. De verdere mogelijkheden van civiel-militaire samenwerking maken deel uit van de Routekaart. Naast medegebruik van steigers van de Koninklijke Marine zijn ook mogelijke ontwikkelingen rond samenwerking op het gebied van onderhoud relevant in het kader van de ruimtelijke benutting van het havengebied. Voorts staat de Koninklijke Marine ervoor open om opties voor inbreiding in het civiele gedeelte van de zeehaven binnen bereik te brengen. In alle gevallen geldt de ongestoorde bedrijfsvoering van de Koninklijke Marine als randvoorwaarde en zal compensatie moeten worden gevonden voor de ruimte die de Koninklijke Marine voor civiele ontwikkeling beschikbaar stelt. Eerst wanneer via de weg van inbreiding de grenzen van gebiedsontwikkeling in de civiele zeehaven zijn bereikt, staat de Koninklijke Marine open voor uitbreiding. Daartoe dient onderzocht te worden of Building with Nature ruimtelijke compensatie in de marinehaven binnen bereik kan brengen.

Met het in uitvoering brengen van de Routekaart gaat N.V. Port of Den Helder een langjarige inspanning aan met als doel het duurzaam bijdragen aan economische groei van de regio en Den Helder in het bijzonder, door het bedrijfsleven ruimte en mogelijkheden te bieden om te ondernemen. Port of Den Helder is zich daarbij bewust van de dynamische marktomgeving en de complexe omgeving van randvoorwaarden en belangen van verschillende overheden. Een opgave van deze importantie en complexiteit vergt de opschaling van de Port of Den Helder naar een organisatie die aanspraak kan doen op voldoende expertise en kapitaalkracht om de ambities van de Routekaart te kunnen realiseren. De volgende hoofdstukken van de Routekaart geven inzicht in de organisatorische en financiële versterkingen die daarvoor benodigd zijn.

2 Programmaonderdelen: projecten

2.1 Inleiding

Het programma van voorliggende Routekaart bestaat uit verschillende programmaonderdelen: de projecten. In dit hoofdstuk wordt het programma globaal afgebakend door de projecten beknopt te beschrijven. Van elk project zijn het doel, de locatie, de aanpak en het beoogde resultaat en de randvoorwaarden beschreven. Daarnaast is een prioriteitstelling aangebracht, mede op basis van een initiële marktconsultatie. Deze prioriteitstelling leidt tot een scenarioplanning van de projecten in de tijd.

Type projecten
Er is sprake van verschillende typen projecten. De meeste projecten betreffen ingrepen om meer fysieke (kade en/of terrein) ruimte te creëren in de haven. Daarnaast zijn er projecten gedefinieerd om milieuruimte (geluid en externe veiligheid) te creëren. Milieuruimte is randvoorwaardelijk om andere projecten binnen het programma uit te kunnen voeren.
In figuur 2.1 zijn alle in deze Routekaart beschouwde ruimtelijke projecten opgenomen. De projecten zijn in deze figuur genummerd van noord naar zuid. De nummers corresponderen met onderstaande projecten/ gebiedsclusters:

1. Building with Nature
2. Paleiskade 2
3. Buitenveld
4. Ontwikkeling locatie Mijnendienst
5. Marsdiepkade
6. Cluster Het Nieuwe Diep
7. Oplegplekken
8. Kade 43-46
9. Cluster Het Nieuwe Werk
10. Kooyhaven
11. Kooypunt IIIb

Naast de ruimtelijke projecten spelen randvoorwaardelijke projecten een belangrijke rol bij de ontwikkeling van de haven. Deze projecten zijn niet opgenomen in figuur 2.1. Voor Den Helder zijn de belangrijkste randvoorwaarden:

- Geluidsruimte
- Infrastructurele ontsluiting van de haven
- Externe veiligheid
- Kennis

Figuur 2.1 Ruimtelijke projecten Routekaart in zeehaven (rechts) en achterland (links)

Geluid is een milieuaspect dat de situatie in Den Helder complex maakt. Dit heeft als oorzaak dat geluid emitterende havenactiviteiten relatief dicht bij woningen en andere gevoelige functies uitgeoefend worden. De belasting die dit veroorzaakt is aan normen gebonden en is zodoende gelimiteerd om overlast te voorkomen. De normen zijn een uitdaging voor verdere intensivering van het ruimtegebruik van de bestaande haven en ontwikkeling van nieuwe terreinen. Daarom wordt als onderdeel van de Routekaart een onderzoek naar de geluidsruimte in de haven van Den Helder geïnitieerd.

Infrastructurele ontsluiting van de haven als logistieke ontsluiting van de haven en het achterland is een vestigingsfactor voor bedrijven in de haven. Reeds in de huidige situatie wordt een aantal infrastructurele knelpunten onderkend met betrekking tot de verkeersafwikkeling, zowel over de weg als op het water. Urgent is hierbij de verkeersafwikkeling van het vrachtvervoer van en naar de Paleiskade. Deze leidt thans tot onveilige verkeerssituaties, die spoedig een adequate eerste oplossing vereisen. De Moormanbrug vormt thans een beperkende factor voor het scheepvaartverkeer in de zeehaven. Daarnaast is er sprake van knelpunten via de openbare verkeerswegen, vooral bij samenloop van piekbelastingen van het TESO-verkeer, woon-werkverkeer van de Koninklijke Marine en het transport van en naar de haven. Met het wegvallen van de noordoostelijke havenuitbreiding die in het verleden overwogen is, zijn ook de daaraan verbonden oplossingen voor de verkeersstromen van en naar de TESO, de binnenstad en het havengebied buiten beeld geraakt. Deze problematiek is onverminderd urgent, mede in het licht van de voorziene toenemende transportcapaciteit van de TESO. Bij verdere ontwikkeling van de haven met een toename van verkeersbewegingen is het van belang te beoordelen of de infrastructuur nog voldoet, in termen van afwikkeling en veiligheid. Deze Routekaart gaat ervan uit dat grootschalige investeringen van overheden in een betere bereikbaarheid van de haven alleen gerechtvaardigd kunnen worden bij een structurele toename van havenactiviteiten, inclusief toename in verkeersbewegingen.

Structurele toename van havenactiviteit zal met name aan de orde zijn bij facilitering van de windmarkt vanuit Den Helder, als toevoeging op de huidige activiteiten in de haven. In hoofdstuk 1 is ingegaan op mogelijke ontwikkelingen van deze markt en de manier waarop de haven van Den Helder deze markt kan bedienen. Infrastructuur is daarom als project in deze Routekaart opgenomen.

Externe veiligheid is een milieuaspect dat relevant is in Den Helder vanwege munitieopslag van de Koninklijke Marine. Externe veiligheid wordt een mogelijk knelpunt wanneer een nieuwe toegangsweg naar de haven ontwikkeld wordt over Marineterrein langs deze opslagplaatsen. Ook voor dit milieuaspect gelden normen en dient nader onderzocht te worden hoe een nieuwe toegangsweg naar de haven kan worden aangelegd. Externe veiligheid, en een mogelijk onderzoek, wordt behandeld bij het project ‘Infrastructuur’.

Kennis is randvoorwaardelijk voor de ontwikkeling van de haven, omdat bedrijven en Koninklijke Marine gebaat zijn bij goed opgeleide werknemers. Een aantrekkelijke regio met voldoende voorzieningen is van belang om (jonge) mensen in de regio te houden en tevens aan te trekken. Economische ontwikkeling en kwalitatief goede mensen met adequate kennis en vaardigheden zijn zodoende onlosmakelijk verbonden. Samenwerking met kennisinstellingen is hiertoe van belang, bijvoorbeeld in de projecten die in deze Routekaart zijn geformuleerd. De kracht van de regio is nodig, in termen van de aanwezige kennis en kunde. Kennisontwikkeling en -deling is als zodanig niet terug te vinden als een project in deze Routekaart, maar wel een essentieel onderdeel van een succesvolle mix.

Scenarioplanning

De projecten in de Routekaart zijn allereerst ontwikkeld binnen een studie naar optimale benutting van de bestaande haven van Den Helder. In een intern proces binnen Port of Den Helder is vervolgens een aanvulling op deze projecten gedaan en is een eerste prioriteitstelling bepaald. Tijdens de marktconsultatie in april is samen met het bedrijfsleven, de Gemeente Den Helder, de Provincie Noord-Holland en de Koninklijke Marine de scope van de Routekaart en de prioriteiten bepaald. In tabel 2.1 zijn de projecten in aansluiting op de marktsituatie en ontwikkeldoorlooptijden ingedeeld in 4 categorieën:

- Lopende en op te starten projecten korte termijn (heden tot +/- 5 jaar)
- Projecten middellange termijn (+/- 5 jaar tot +/- 10 jaar)
- Projecten lange termijn (10-20 jaar)

De zogenaamde randvoorwaardelijke projecten zijn opgenomen in paragraaf 2.5.

In het vervolg van dit hoofdstuk zijn de ruimtelijke projecten (zoals opgenomen in figuur 2.1) ingedeeld in de eerder genoemde rubricering. Lopende en op te starten projecten op de korte termijn zijn verder onderverdeeld. In onderstaande tabel zijn de genoemde projecten in een scenarioplanning opgenomen. Er is in deze planning onderscheid gemaakt in voorbereidende activiteiten die lichtblauw zijn weergegeven en uitvoerende activiteiten die donkerblauw zijn afgebeeld.

Onderstaande planning betreft een scenario. Het is van belang dat het programma flexibel is en in kan spelen op veranderende marktomstandigheden. Het is daarom denkbaar dat ontwikkeling van projecten in een andere volgorde plaatsvindt (of dat een project helemaal niet wordt ontwikkeld). Een strategische verkenning van de ontwikkelingen en behoeften in de markt, zoals ook in april georganiseerd, zijn goede ijkmomenten om de prioriteitstelling opnieuw te bepalen. Dergelijke interactieve sessies zullen daarom in het kader van de Routekaart een structureel onderdeel gaan uitmaken van de ontwikkelprocessen binnen Port of Den Helder.

Tabel 2.1
Scenarioplanning projecten in Routekaart

Planning		Korte termijn: Lopende en op te starten projecten					Projecten middellange termijn					Projecten lange termijn					
	Projecten	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	en verder
1	Building with Nature																
2	Paleiskade 2																
3	Buitenveld																
4	Ontwikkeling locatie Mijnendienst																
5	Marsdiepkade																
6	Cluster Het Nieuwe Diep																
7	Oplegplekken																
8	Kade 43-46																
9	Cluster Het Nieuwe Werk																
10	Kooyhaven																
11	Kooypunt IIIb																
A	*Onderzoek geluidsruimte*																
B	*Infrastructurele ontsluiting*																

voorbereiding
uitvoering

Areaal Westoever

In de hierna volgende paragrafen van dit hoofdstuk komen de projecten en gebieden aan bod waar havenontwikkeling voorzien is vanuit dit programma. Industrieterrein Westoever behoort niet tot de ontwikkelscope van de Routekaart. Westoever is gelegen ten zuiden van het centrum van Den Helder, en ligt zodoende ingeklemd tussen het Centrum van Den Helder en Den Helder Zuid, zie figuur 2.2.

Figuur 2.2: Locatie Westoever en Spoorweghaven

In de workshop met het bedrijfsleven is naar voren gekomen dat er geen behoefte bestaat voor investeringen in gebiedsontwikkeling in Westoever. Redenen hiervoor zijn de aldaar reeds beperkte ruimte, en nabij gelegen woningen waardoor ook milieuruimte schaars is. Port of Den Helder focust zich daarom op ontwikkeling van andere (havengebonden) industrieterreinen, zoals Kooyhaven en Kooypunt. Onderdeel van Westoever is de Spoorweghaven, een gebied dat tot de jaren '90 in militair gebruik is geweest. Het gebied ligt al een tijd braak, op een proefopstelling van Imares na. Op het schiereiland bevindt zich een vestiging van Total. De vestiging verhuist binnenkort naar industrieterrein Kooypunt. Ook in deze ruimte is geen interesse vanuit de markt voor havenactiviteiten. Port of Den Helder is voornemens deze grond te verkopen.

Vooralsnog wordt het gebied nog gebruikt voor havengerelateerde activiteiten, door gevestigde bedrijven en voor het opleggen van schepen aan de bestaande kades. Door Port of Den Helder worden geen ingrijpende nieuwe ontwikkelingen voorzien, reden waarom het gebied buiten de scope valt van deze Routekaart. Gebieden waarvoor geen havengerelateerde functies meer van toepassing zijn, zullen in beginsel aan de Gemeente Den Helder worden terug verkocht.

Westoever wordt door de Gemeente gezien als een gebied dat potentieel kan transformeren naar een gebied, waar lichte bedrijvigheid gecombineerd kan worden met hoge ruimtelijke kwaliteit en een groene inrichting.

Algemeen gesteld is dit een logische beweging voor het gebied, initieel voor de Spoorweghaven en het voormalige terrein Total en op termijn ook voor de Industriehaven. Gezien de beperkte milieuruimte voor havenactiviteiten zouden bedrijfsbewegingen naar terreinen Kooypunt en Kooyhaven (waar mogelijk) positieve effecten kunnen hebben voor de leefbaarheid in de stad en de kansen voor havenontwikkeling elders.

1. Building with Nature

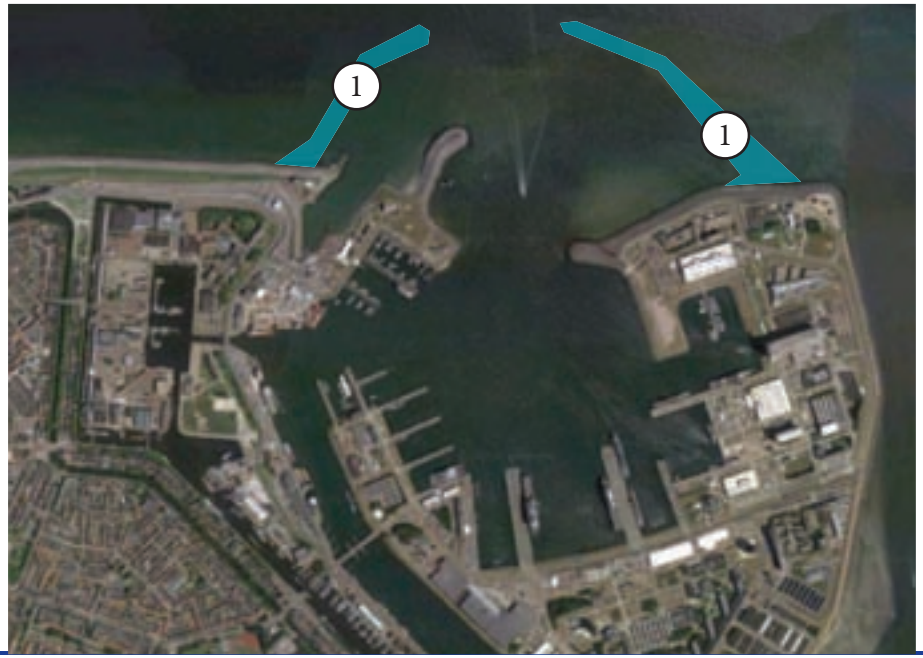
Doel
Building with Nature is een waterbouwkundig innovatieprogramma waarbij gestreefd wordt naar infrastructurele oplossingen waarmee ecologische, maatschappelijke, en economische belangen worden geïntegreerd.

Het Building with Nature project in Den Helder betreft twee sporen, namelijk de aanleg van zeearmen waarmee de havenmonding verder buiten de bestaande haven komt te liggen en aanleg van een vismigratierivier ter verhoging van de ecologische kwaliteit in Den Helder en omgeving. Gezocht wordt naar een configuratie van de zeearmen die meer ruimte creëert binnen de haven (economisch belang). Tegelijk is het de opgave dat deze configuratie de stroming voor de haven zodanig beïnvloedt dat de sedimentneerslag in de haven vermindert met een afname van het baggerbezwaar en lagere kosten tot gevolg. Daarnaast dient gewijzigde sedimentafzetting een verhoging van de ecologische kwaliteit op het Balgzand tot gevolg te hebben.

Momenteel vindt een verkenning van het project plaats, waarin Port of Den Helder samen met de Gemeente Den Helder optrekt richting de Provincie Noord-Holland, Rijkswaterstaat, landschapsorganisaties, natuurbewegingen en belangenorganisaties om onderzoek van het project inclusief financiering daarvan mogelijk te maken.

Locatie
Ten noorden van de haven worden twee zeearmen voor de huidige haveningang gerealiseerd. De vismigratierivier zal worden gerealiseerd in het Balgzandkanaal.

Aanpak en resultaat
Het doel van minder sediment in de haven moet worden bereikt door twee omvangrijke strekdammen die een nieuwe havenmond gaan vormen. Hierdoor trekt sediment aan de havenmond voorbij. Met het installeren van een duiker blijft sediment in beweging en wordt het bij neergaand tij afgevoerd voordat het neerslaat in de haven. Bovendien kan een nieuwe zwaaikom tussen de nieuwe armen worden geplaatst waardoor nautische (manoeuvreer)ruimte ontstaat in de bestaande haven. Door het naar buiten plaatsen van de manoeuvreerruimte van de haven, komen mogelijk opties binnen bereik om binnen de bestaande contour van de zeehaven ruimtelijke compensatie te vinden voor de verplaatsing van de Mijnendienst van de Koninklijke Marine (zie project 4. Ontwikkeling locatie Mijnendienst). Alvorens aangevangen wordt met de onderzoeksfase van Building with Nature, dienen de compensatiemogelijkheden te zijn verkend.



Randvoorwaarden
Afmeervoorzieningen kunnen stromingspatronen beïnvloeden en conflicteren met doelstellingen van Building with Nature. Het plangebied ligt in een Natura 2000 gebied. Onderzoek naar het wettelijk kader dient aan te tonen of, wanneer en op welke wijze toevoegingen kunnen plaatsvinden. Tevens is de doorvaart van de TESO een aandachtspunt binnen het project.

Aansluiting bij visie en strategie
Building with Nature speelt een belangrijke rol in de lange termijn visie. Door het naar buiten verplaatsen van de zwaaikom ontstaat namelijk ruimte voor het optimaliseren van de bestaande haven. Tevens biedt Building with Nature mogelijke aanknopingspunten voor door de Koninklijke Marine gewenste compensatie bij projecten waarbij de Koninklijke Marine ruimte beschikbaar stelt voor ontwikkeling van de civiele haven.

Bestemming van locatie en milieu
Ter plaatse van de geprojecteerde zeearmen geldt de bestemming Water, zoals vastgelegd in het bestemmingsplan Zeegebied 2013. Tevens bevinden de geprojecteerde zeearmen zich in Natura 2000 gebied Waddenzee, waardoor een vergunning in het kader van de Natuurbeschermingswet noodzakelijk is.

Relevante partijen
Stichting Ecoshape, programma Rijke Waddenzee en Raad van Advies Waddenzeehavens hebben Building with Nature ontwikkeld. Gemeente Den Helder is eigenaar van het project, als geëigende partij om de balans tussen ecologie en economie te waarborgen. Port of Den Helder is opdrachtgever voor de verkenningsfase van het project in Den Helder en werkt samen met de Gemeente. Andere relevante partijen betreffen Rijkswaterstaat in het kader van de Kaderrichtlijn Water, de Provincie Noord-Holland (zowel vanuit een economisch belang, als vanuit verantwoordelijkheid voor de Natuurbeschermingswet) en de Koninklijke Marine.

Programmaonderdelen: projecten

2. Paleiskade 2

Doel

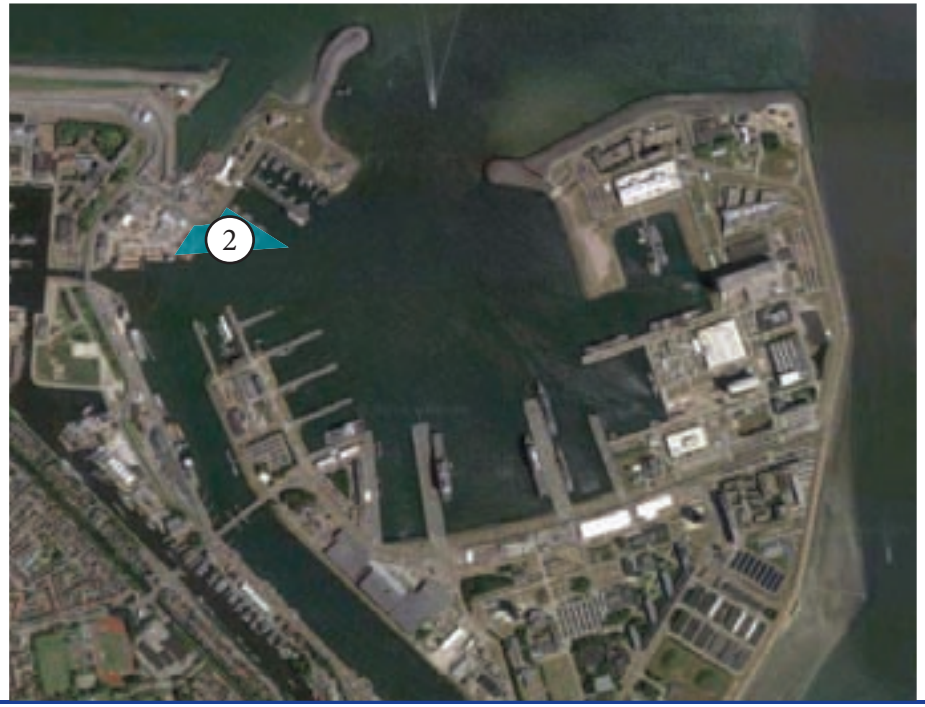
Het project Paleiskade 2 betreft de realisatie van een diepzeekade direct in de zeehaven naast de huidige Paleiskade, inclusief een terrein achter de kade. Het project is nog niet opgestart, echter na de marktconsultatie is gebleken dat acute behoefte is aan Paleiskade 2. Daarom is dit project opgenomen in de categorie op te starten projecten op de korte termijn.
Het project betreft een verlenging van de huidige Paleiskade (in gebruik bij Peterson) met een kademuur van ongeveer 180 meter. Demping van het bassin tussen steiger 5 de huidige Paleiskade zal leiden tot een achtergelegen terrein van ongeveer 1,2 ha. De nieuwe kade kwalificeert zich op de korte termijn voor gebruik als "one stop supply base" gericht op bevoorrading van de offshore markt voor olie en gas. Op de lange termijn wordt ook dienstverlening van de offshore windmarkt als mogelijkheid gezien. De centrale ligging ten opzichte van open water rechtvaardigt intensief gebruik van het gebied. Gezien het relatief beperkte oppervlak van het achtergelegen te ontwikkelen terrein is het mogelijk voor bedrijven een combinatie met een andere locatie te zoeken, bijvoorbeeld Kooypunt (via de weg) of Kooyhaven (via binnenvaart).
Tijdens de marktconsultatie is tevens gebleken dat het bedrijfsleven kansen ziet en behoefte heeft aan verdere toename van areaal in de zeehaven en in dat kader is het gebied direct grenzend aan de oostzijde van steiger 4/5 genoemd. Hier bevindt zich een bassin tussen steiger 4/5 en steiger 2/3. Tussen steiger 2/3 en steiger 1 bevindt zich de Koninklijke Marine Jacht Club, een jachthaven. Het verdient aanbeveling om bij projectinitiatie te onderzoeken of ook deze terreinen en kades bij het project betrokken kunnen worden. Dit moet in samenhang worden bezien met de beoogde verplaatsing van activiteiten naar dit gebied in het kader van het project Marsdiepkade.

Locatie

De planlocatie Paleiskade 2 is gelegen even ten zuiden van fort Harssens, specifieker het water tussen steiger 33 en steiger 5. De huidige Paleiskade wordt in het project doorgetrokken naar steiger 5. Steiger 5/4 wordt momenteel gebruikt door de Koninklijke Marine, tevens heeft het loodswezen zijn vaartuigen aan steiger 4 afgemeerd. Ter hoogte van steiger 3 is een noodaanlandingsplaats gemaakt voor de TESO.
Steiger 3 wordt ook gebruikt door civiele schepen in het kade van de civiele-militaire samenwerking. Tussen steiger 1/2 is de Koninklijke Marine Jachtclub gevestigd evenals kleine vaartuigen van de Koninklijke Marine.

Randvoorwaarden

Er zijn nog geen concrete stappen ondernomen om de locatie fysiek te kunnen ontwikkelen. Daarnaast worden er mogelijk beperkingen in geluidsruimte (zie: Bestemming van locatie en milieu) ondervonden. Dit moet worden onderzocht. Daarnaast is een randvoorwaarde dat de bedrijfsvoering van de Koninklijke Marine niet negatief beïnvloed mag worden.



Aansluiting bij visie en strategie
Ontwikkeling van Paleiskade 2 betekent een toename van ruimte (kade en terrein) direct in de zeehaven. Daarnaast is een combinatie met locaties Kooyhaven en Kooypunt mogelijk, waardoor afname aldaar tevens wordt gestimuleerd. De strategische toegevoegde waarde zal voorafgaand aan initiatie van het project nader in kaart worden gebracht.

Bestemming van locatie en milieu
Het vigerende bestemmingsplan betreft "Haven Den Helder 2007", met de bestemmingen bedrijventerrein en water ter plaatse van de projectlocatie van Paleiskade 2. Voor het in gebruik nemen van het te dempen deel van de haven waar Paleiskade 2 zal worden gerealiseerd, zal het bestemmingsplan moeten worden gewijzigd. Dit zal in goed overleg met het bevoegd gezag moeten worden voorbereid. De wijziging van het genoemde bestemmingsplan wordt door de Gemeente Den Helder voorbereid vanaf 2017 (reguliere actualisatie). Er ligt een kans om deze trajecten te combineren.

Uit de verkenning van mogelijkheden en onmogelijkheden van optimale benutting van de haven zijn beperkingen in de geluidsruimte naar voren gekomen. Diverse MTG-punten (maximaal toegelaten geluidsniveau op geluidgevoelige bestemmingen) staan namelijk op 0 na ingebruikname van het project Marsdiepkade. Een onderzoek naar de totale geluidsruimte in de haven van Den Helder moet duidelijk maken waar geluidsruimte gewonnen kan worden en wat de precieze consequenties zijn voor de in deze Routekaart opgenomen projecten. In paragraaf A. Onderzoek geluidsruimte is dit onderzoek nader toegelicht.

Relevante partijen
Port of Den Helder, Koninklijke Marine, Gemeente Den Helder.

3. Buitenveld

Doel
Port of Den Helder onderzoekt momenteel of het terrein Buitenveld past binnen de ontwikkelstrategie van het havenbedrijf en de wensen van haar klanten. Buitenveld was onderdeel van de voormalige marinewerf Willemsoord en bevindt zich achter de Zeedoksluis. Doel van het project is in eerste instantie het bepalen van de wensen van klanten, om deze vervolgens te accommoderen op de locatie. Dit zal dan bedrijven betreffen die geen directe verbinding met de zee behoeven.

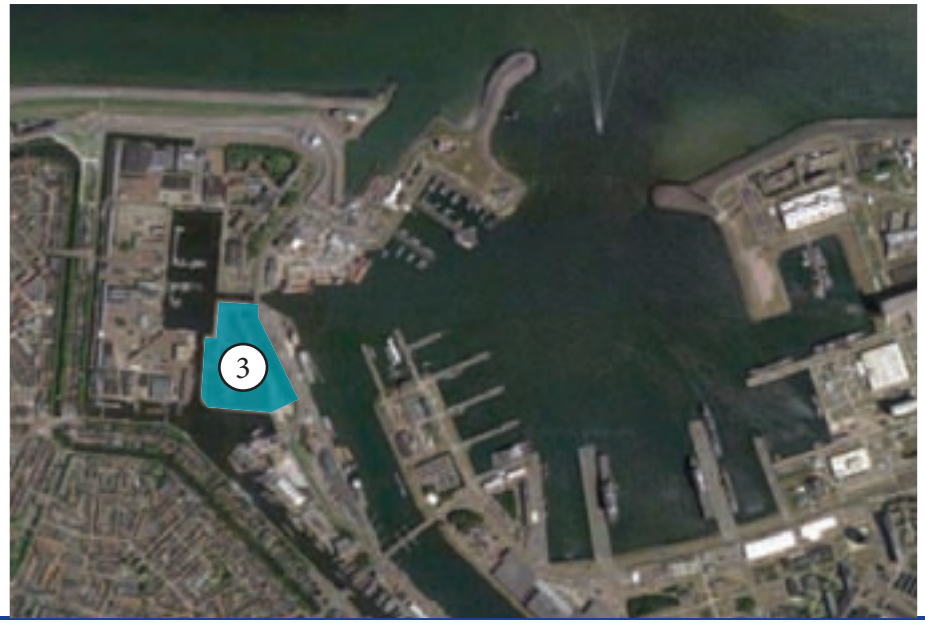
De vraag staat centraal hoe het terrein aangewend kan worden voor kernactiviteiten (offshore logistiek of gerelateerd) van Port of Den Helder. Dit is mede afhankelijk of de locatie een directe verbinding kan krijgen met de zeehaven. Uitgangspunt op dit moment is invulling van Buitenveld zonder directe zeeverbinding. Vast staat dat als deze directe verbinding er zou zijn, dit terrein meer waarde zou hebben voor Port of Den Helder. Middels een voorstudie is echter aangetoond dat het zeer kostbaar is een dergelijke verbinding te realiseren. Zonder directe toegang tot de kade is de industriële toegevoegde waarde van Buitenveld vooralsnog beperkt. Temeer daar het gebied direct grenst aan stedelijke bebouwing, waardoor er uitsluitend activiteiten met een lage geluidsemissie mogelijk zijn. Havengerelateerde kantoorfuncties zijn in dit licht goed denkbaar en bieden wellicht mogelijkheden om elders in de haven aan de kade verbonden ruimte te winnen.

Momenteel is er concrete interesse om Buitenveld aan te wenden als locatie om opstelstroken voor vrachtwagens te realiseren, om daarmee de verkeersveiligheid in de haven te verbeteren. De Gemeente Den Helder is primair verantwoordelijk voor de veiligheid op de weg.

Locatie
Tussen De Nieuwe Haven en het stadshart ligt de voormalige marinewerf Willemsoord. Als gevolg van veranderingen binnen de bedrijfsvoering van de Koninklijke Marine zijn activiteiten op deze locatie gereduceerd en zijn locaties beschikbaar gekomen voor herontwikkeling. Uitgezonderd van de opgave is de locatie Buitenveld, in de Zuidoosthoek van Willemsoord.

De locatie Buitenveld was Marineterrein en heeft een omvang van ca. 4,5 ha. Het terrein en de opstallen die daarop nu nog aanwezig zijn hebben historische waarde. De marine heeft besloten dit terrein af te stoten ten behoeve van een ander gebruik. Door vertrek van de Koninklijke Marine van deze locatie, wordt momenteel een afstotingsprocedure doorlopen binnen het Rijk welke gevoerd wordt door het Rijksvastgoedbedrijf (RVB).

Het terrein vormt het zuidoostelijke kwadrant van Willemsoord, dat aan de westelijke stadsgerichte zijde wordt ontwikkeld als bruisend uitgaansgebied met een maritiem-historische uitstraling. Toekomstige bebouwing van Buitenveld zal om die reden ingepast moeten worden in het historisch aangezicht van het Willemsoord terrein. De Gemeente heeft om diezelfde reden ook belangstelling om een deel van Buitenveld al dan niet tijdelijk een toeristische functie te geven, bijvoorbeeld ter ondersteuning van riviercruises en grootschalige evenementen.



Randvoorwaarden
Uit de marktverkenning blijkt dat enkele offshore partijen belangstelling voor de locatie hebben, ook indien geen directe aansluiting met de zeehaven bestaat. Transport loopt in dit geval via de openbare weg of via de binnenhaven. Dit concept is alleen denkbaar indien het geen intensieve logistieke stroom tussen op- en overslag betreft.
De zeewering waarachter het terrein ligt, heeft een kerende werking en moet behouden blijven. Hierdoor zal elke verandering in de zeewering in samenspraak moeten gaan met het Hoogheemraadschap. De zeewering maakt tevens onderdeel uit van een beschermd stadsgezicht. De zichtlijnen en contouren van Willemsoord blijven daarmee behouden. Over de zeewering loopt de openbare weg 'Het Nieuwe Diep'.

Aansluiting bij visie en strategie
Met de huidige informatie zal ontwikkeling van Buitenveld ten dienste zijn van private partijen die geen directe verbinding met zee nodig hebben. Wanneer een dergelijke marktvraag bestaat en een investering rendabel is, dan is ontwikkeling denkbaar. Ontwikkeling van ruimte in de bestaande zeehaven heeft echter prioriteit. Dat is een reden waarom het project Buitenveld qua prioriteit is ingedeeld in de projecten voor de middellange termijn.

Bestemming van locatie en milieu
Het vigerende bestemmingsplan betreft "Willemsoord Defensie 2012". Bebouwing is beperkt tot de in het bestemmingsplan aangegeven bouwvlakken en een bouwhoogte van 8 m en incidenteel 18 m boven maaiveld. Voor uitvoering van kernactiviteiten van de haven wordt een wijziging in het bestemmingsplan noodzakelijk geacht. Bij ontwikkelplannen is vooral de geluidsruimte kritisch. De geluidsemissie van een afzonderlijk offshore logistiek bedrijf hoeft niet per definitie tot een overschrijding van de 55 dB grens aan de gevel te leiden.

In de huidige context, met de diverse bedrijven en voorgenomen plannen is er echter nagenoeg geen geluidsruimte meer beschikbaar. De verwachting is daarom indien Buitenveld wordt aangewend voor offshore activiteiten dat er geluidsruimte vrijgemaakt moet worden of er mitigerende maatregelen genomen moeten worden.

Uit een rapportage over de luchtkwaliteit blijkt dat, met en zonder planontwikkeling, ruimschoots aan de grenswaarden wordt voldaan.

Relevante partijen
Port of Den Helder, Gemeente Den Helder, Rijksvastgoedbedrijf, Willemsoord BV en Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier.

Programmaonderdelen: projecten

4. Ontwikkeling locatie Mijnendienst

Doel
Het doel van dit lange termijnproject betreft herhuisvesting van de Mijnendienst van de Koninklijke Marine om ruimte te creëren voor nautische infrastructuur voor offshore activiteiten op de huidige locatie van de Mijnendienst, direct grenzend aan de Marsdiepkade locatie waarvan realisatie op korte termijn al wordt voorzien.

De locatie omvat de steigers 8 t/m 12, steiger 13 en 14, steiger 15 en 16 en steiger 17 en 18, en de bassins tussen de genoemde steigers. Na verplaatsing van het Mijnendienstcomplex kunnen de bestaande steigers en terreinen voor civiel gebruik worden ontwikkeld. Ruimtevraag, kadelengte en uitbreidingsmogelijkheden bepalen hoe het project daadwerkelijk vormgegeven wordt.

Locatie
Tegenover de toegang van De Nieuw Haven vanaf zee bevindt zich een schiereiland van de Koninklijke Marine. Uit overleg met de Koninklijke Marine in het kader van verkenningen naar mogelijkheden en onmogelijkheden van optimale benutting van de haven blijkt dat de ruimte ten noordoosten van het aangrenzende bassin mogelijk plaats kan bieden aan de herhuisvesting van de infrastructuur van de Mijnendienst.

Randvoorwaarden
De Koninklijke Marine geeft aan dat de consequenties van verplaatsing van de Mijnendienst, inclusief duikvoorzieningen van dusdanige aard zijn, dat deze de bedrijfsvoering van de Koninklijke Marine negatief beïnvloeden en daarmee onaanvaardbaar zijn zonder compensatie. De Koninklijke Marine ziet de compensatie graag in één stap gebeuren om de overlast te beperken. Voor het vinden van ruimte voor compensatie is uitbreiding van de haven noodzakelijk, waardoor volgens de huidige inzichten het project Building with Nature (zie paragraaf 1. Building with Nature) een mogelijkheid is. Zodoende zal herontwikkeling en compensatie in één project gevat moeten worden. Dit leidt echter tot een risico omdat er (momenteel) nog geen zicht is op een afnemer die het gehele terrein in één keer in gebruik wil nemen.
Indien verplaatsing van de zwaaikom (en dus Building with Nature) voorwaardelijk is aan de realisatie van de herhuisvesting, moet er rekening mee gehouden worden dat het 10 jaar of langer kan duren voor de uitvoering start.

Aansluiting bij visie en strategie
Door het verplaatsen van de Mijnendienst ontstaat ruimte voor uitbreiding van nautische infra voor offshore activiteiten in de zeehaven.

Bestemming van locatie en milieu
Op de bestemming (Maatschappelijk – Militair terrein) mogen havengerelateerde civiele bedrijven zich vestigen volgens bestemmingsplan De Nieuwe Haven 2013. De defensie-inrichtingen binnen het bestemmingsplan waar de locatie betrekking op heeft, hebben een milieucategorie 4.1. Geluidsruimte in de haven is een aandachtspunt voor alle ontwikkelingen in de haven, zo ook voor de ontwikkeling van de Mijnendienst voor commerciële activiteiten. Naar verwachting moet geluidsruimte vrijgemaakt worden of mitigerende maatregelen genomen worden om ontwikkeling mogelijk te maken.

Relevante partijen
Port of Den Helder, Koninklijke Marine, Ministerie van Defensie, Rijksvastgoedbedrijf en Gemeente Den Helder.

Programmaonderdelen: projecten

5. Marsdiepkade

Doel
Herontwikkeling van de locatie voor civiel gebruik na herhuisvesting van activiteiten van Rijkswaterstaat naar een perceel op Harssens.
Door de herhuisvesting van activiteiten van Rijkswaterstaat naar een perceel op Harssens ontstaat de mogelijkheid om de locatie te herontwikkelen. De steiger aan de noordzijde behoort tot het plangebied en het talud aan de westzijde kan worden voorzien van een kademuur. Beide voorzieningen zijn bedoeld voor het afmeren en mobiliseren van vaartuigen. Ook een parkeerplaats van de Koninklijke Marine maakt onderdeel uit van het te ontwikkelen gebied, waarmee het volledige terreinoppervlak ongeveer 2,6 ha bedraagt.

Locatie
Tegenover de toegang van De Nieuw Haven vanaf zee bevindt zich een schiereiland van de Koninklijke Marine. Onder andere de betonningsdienst van Rijkswaterstaat is hier gevestigd. De locatie beschikt over een talud met steiger voor vaartuigen tot ongeveer 65 meter aan de westzijde en voor vaartuigen tot ongeveer 125 meter aan de noordzijde. De omvang van de locatie is ongeveer 1,0 ha en de naastgelegen parkeerplaats meet 1,6 ha, totaal 2,6 ha. Hiervan is ongeveer 2,0 ha beschikbaar als uitgeefbare grond. Op dit moment staat op het terrein een gebouw met een oppervlak van ongeveer 2.800 m2.

Randvoorwaarden
Een concrete marktvraag, inclusief intentieverklaring(en) met deze partij(en) is momenteel een randvoorwaarde voor de ontwikkeling van Marsdiepkade. Gelet op de huidige conjunctuur in de markt worden ook alternatieve aanbodgestuurde ontwikkelingsmogelijkheden onderzocht, die het mogelijk maken het terrein gefaseerd en zonder een directe klantvraag te ontwikkelen. Hiermee kan tijdig worden geanticipeerd op de potentiële vraag uit de markt.
Er is sprake van een businesscase met een onrendabele top. Deze zal gedekt worden door overheidspartijen. Hierover zijn vergevorderde gesprekken gaande. Daarnaast is een randvoorwaarde dat de bedrijfsvoering van de Koninklijke Marine niet negatief beïnvloed mag worden door de vestiging van een nieuw bedrijf.

Aansluiting bij visie en strategie
Met het project wordt kade en terrein direct aan de zeehaven toegevoegd aan het areaal van Port of Den Helder waardoor extra ruimte wordt gecreëerd. Het project is tevens van belang in relatie tot projecten Kooyhaven en Kooypunt, wanneer een klant wordt gevonden die zich vestigt op Marsdiepkade en tevens activiteiten ontplooit waarvoor geen directe verbinding met zee benodigd is. Een dergelijke klant past binnen het twee-locatieconcept van Port of Den Helder.

Bestemming van locatie en milieu

Op de bestemming (Maatschappelijk – Militair terrein) mogen haven gerelateerde civiele bedrijven zich vestigen volgens bestemmingsplan De Nieuwe Haven 2013. De defensie-inrichtingen binnen het bestemmingsplan waar de locatie betrekking op heeft, hebben een milieucategorie 4.1.
Op basis van gemodelleerde geluidsproductie na vestiging van een klant zijn havengerelateerde activiteiten mogelijk, maar er is vervolgens geen extra geluidsproductie toegestaan. Diverse MTG-punten (maximaal toegelaten geluidsniveau op geluidgevoelige bestemmingen) staan namelijk op 0. Deze conclusie is van belang voor ontwikkeling van andere terreinen in de haven. Het geluidsonderzoek dat in het kader van deze Routekaart wordt uitgevoerd zal moeten uitwijzen of deze conclusie juist is en welke mogelijke oplossingen hiervoor gevonden kunnen worden.

Relevante partijen

De overlegstructuur voor dit lopende project bestaat uit een projectgroep en een stakeholder overleg, waarin Defensie, Koninklijke Marine, Rijksvastgoedbedrijf, Provincie Noord-Holland, Gemeente Den Helder, Rijkswaterstaat en Port of Den Helder participeren. Port of Den Helder is initiator en opdrachtgever voor het project.

Programmaonderdelen: projecten

6. Cluster Het Nieuwe Diep

Cluster Het Nieuwe Diep bestaat grofweg uit twee delen, namelijk **Damen** Shipyards aan de westzijde van Het Nieuwe Diep, en de **Visserijkade** aan de oostzijde met daarop de visafslag. Beide onderdelen worden hierna beschreven.

Doel

Het doel van de eventuele projecten in dit cluster is om te komen tot efficiënt(er) (milieu)ruimtegebruik. Dat geldt voor zowel milieu-, nautische- en geluidsruimte. Momenteel zijn geen concrete uitwerkingen van projecten binnen dit cluster gemaakt.

Locatie

Visserijkade: Het gebouw van de visafslag is gelegen aan Het Nieuwe Diep nr. 27-b. De kavel is ca. 1,3 ha groot en beschikt over een kade met een lengte van 235 meter. Er is verkeersruimte voor vrachtwagens aan de straatzijde en er is 12 meter ruimte achter de kade. Hierdoor bedraagt het totaal gebouwde oppervlak ongeveer 5.900 vierkante meter. Het gebouw is ongeveer 6 meter hoog en wordt voor een deel onderverhuurd aan Cebo Holland en Halliburton.

Damen: De locatie van Damen is gelegen aan de westzijde van de Visserijkade, direct grenzend aan de Koopvaarders Binnenhaven. Deze locatie is nautisch ontsloten via de Koopvaarderschutsluis met de zeehaven.

Randvoorwaarden

Visserijkade: De visserij sector in de haven van Den Helder heeft de afgelopen decennia een forse teruggang te zien gegeven. Nieuwe aanlandplicht van bijvangst leidt er echter mogelijk toe dat de komende jaren meer ruimte nodig is voor verwerking en het kadegebruik geïntensiveerd wordt. Uit de marktconsultatie is ook het beeld naar voren gekomen dat de bedrijfsvoering van de sector mogelijk drastisch zal wijzigen, ten einde met minder schepen efficiënter te opereren. Dit geeft aanleiding de toekomstige behoefte naar huisvesting nader te onderzoeken. Een oplossing om kadegebruik te intensiveren is het realiseren van meer vingerpieren. Een scheiding van losplaats, wachtplaats en opslag is hierbij mogelijk. De visserij kwalificeert zich voor het inzetten van een publieke kade met opslag in de nabijheid.

De erfpachtovereenkomst voor de grond loopt voor onbepaalde tijd en het gebouw is eigendom van de gebruiker. Hierdoor lijken bestemmingsplan en gebruiksvergunning de enige instrumenten om op langere termijn de mogelijkheid open te houden voor een ander gebruik van de locatie.

De kade is openbaar, maar wordt tussen donderdagnacht en vrijdagmiddag 12.00 voor visserij gebruikt. De rest van de week is het een ISPS-kade.

Damen: In de toekomst kunnen zich mogelijk nieuwe ontwikkelingen voordoen in relatie tot de vestiging van Damen op deze locatie als resultaat van de gesprekken over civiel-militaire samenwerking op het gebied van scheepsonderhoud.

Aansluiting bij visie en strategie
Intensivering van het (milieu)ruimtegebruik binnen dit cluster sluit aan bij de strategie van Port of Den Helder om ruimte in de haven optimaler te benutten. De locatie van de visserij heeft voldoende omvang en diepte om offshore-logistieke activiteiten te vestigen. De locatie van Damen is gelegen in de nabijheid van woningen. Uitstraling naar de omgeving van bedrijfsactiviteiten alhier is een aandachtspunt en zodoende een ontwikkelopgave.

Bestemming van locatie en milieu
Het vigerende bestemmingsplan betreft “Haven Den Helder 2007”, met de bestemmingen bedrijventerrein, verkeer en water ter plaatse van cluster Het Nieuwe Diep.

Relevante partijen
Port of Den Helder, visserij, Damen en Gemeente Den Helder.

Programmaonderdelen: projecten

7. Oplegplekken

Doel
Het doel van dit project betreft het realiseren van afmeerplekken in de haven voor schepen die in verband met de huidige marktsituatie tijdelijk en voor een aangepast haventarief uit de vaart worden genomen. In de huidige marktsituatie (lage olieprijs) komt het steeds vaker voor dat schepen buiten contract komen te liggen. Een plek aan een reguliere kade is relatief duur voor een schip dat geen inkomsten genereert. Voor Port of Den Helder is een situatie waarin een schip opgelegd wordt aan een hoogwaardige kade niet ideaal. Dit omdat het een kostbare ligplaats in beslag neemt, waardoor andere schepen die een kade nodig hebben om hun havenactiviteiten te kunnen uitvoeren, mogelijk geweigerd moeten worden vanwege een gebrek aan ligplaatsen. Port of Den Helder kan op dit moment oplegplekken bieden in gebied Westoever, waar echter alleen schepen van beperkte omvang kunnen komen. Er is momenteel vraag vanuit de markt naar oplegplekken voor ook grotere schepen.

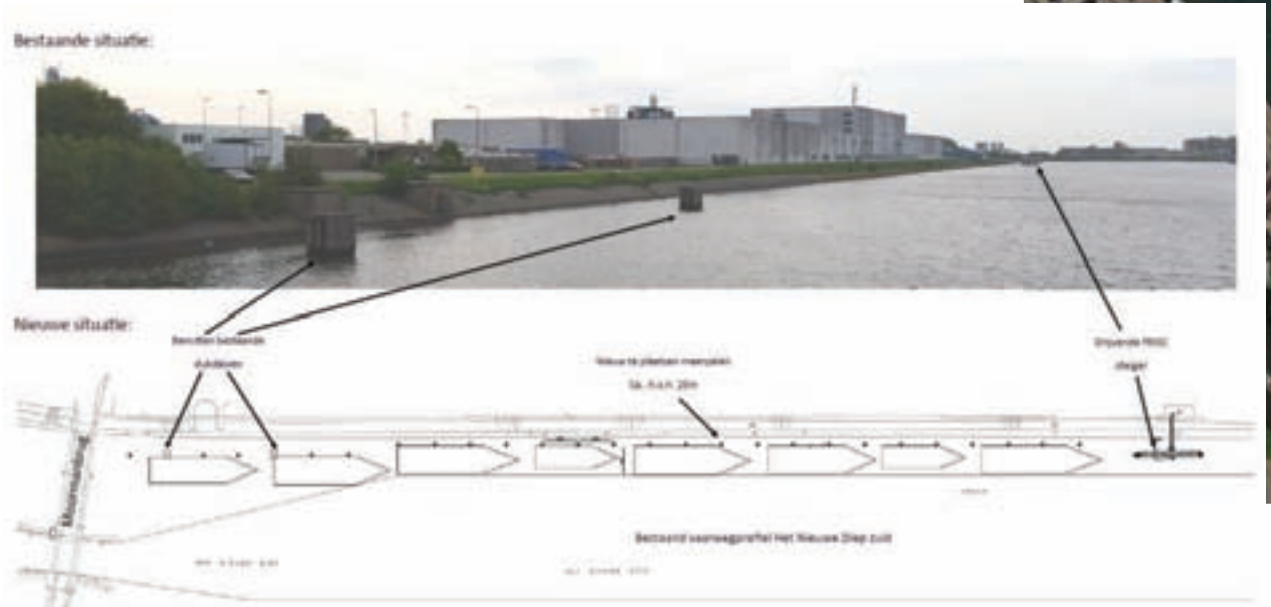
Locatie
Voor Port of Den Helder is het niet wenselijk een oplossing te zoeken aan de Nieuwe Diep kade, Visserijkade of huidige kades achter de brug omdat er dan operationele kadecapaciteit verdwijnt voor actieve schepen. Aan te leggen afmeervoorzieningen langs het Arsenaal (achter de Moormanbrug) bieden wel mogelijkheden om te voldoen aan deze vraag uit de markt. Ook het tijdelijk opleggen van schepen aan steiger 4 of de (toekomstige) Marsdiepkade zijn in beeld geweest voor realisatie van oplegplekken. Van deze locaties is echter gebleken dat dit een te grote inbreuk doet op de bedrijfsvoering van de Koninklijke Marine.

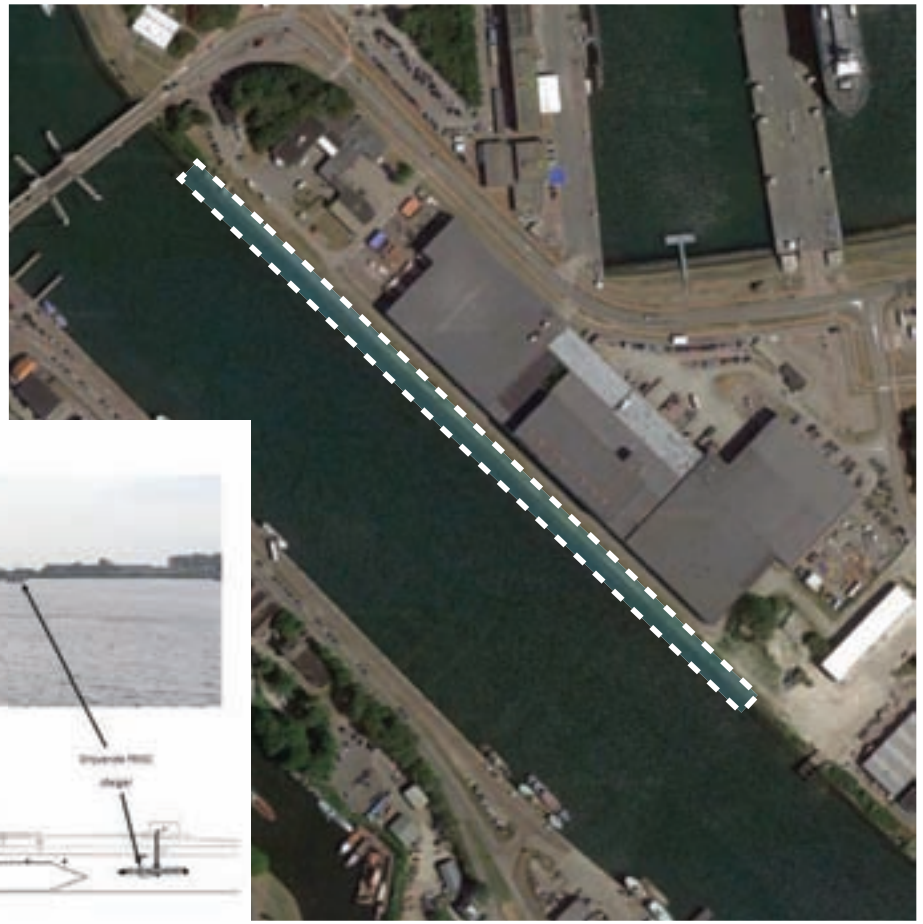
Randvoorwaarden
De Moormanbrug heeft een beperkte doorvaartbreedte waardoor sommige schepen niet aan kunnen meren in de hierachter gelegen kades. Daarnaast stelt de Koninklijke Marine mogelijk voorwaarden aan de aan te leggen voorzieningen en de wijze waarop de oplegplekken eventueel over Marineterrein ontsloten zullen worden.

Aansluiting bij visie en strategie
De vraag naar oplegplekken komt specifiek van bestaande klanten vanwege de huidige lage olieprijs. Port of Den Helder wil deze klanten graag aan zich blijven binden en daarom sluit het realiseren van oplegplekken aan bij de strategie.

Bestemming van locatie en milieu
Op de bestemming (Water) zijn havenfaciliteiten en aanleggelegenheid toegestaan volgens bestemmingsplan De Nieuwe Haven 2013.

Relevante partijen
Port of Den Helder, Koninklijke Marine en Defensie.





Figuur 2.3: Locatie en schematische weergave oplegplekken langs het Arsenaal

Programmaonderdelen: projecten

8. Kade 43-46

Doel
Onderhoud: Kade 43-46 is in slechte onderhoudsstaat en dient gerenoveerd te worden, dit geldt in het bijzonder voor de stalen damwand. Daarnaast zijn ook de wrijfconstructie, vingerpieren, verharding en kadevoorzieningen (trappen, bolders, elektrakasten, etc.) in slechte conditie. Tijdens de overleggen en inspectie, eind 2014 is Port of Den Helder na inspecties tot de conclusie gekomen dat de slechte staat van de damwand de uitstraling en het veilige gebruik negatief beïnvloed, maar niet direct constructieve risico's voor de kade oplevert.

Ontwikkeling: De stabiliteit van het achterliggende dijklichaam (secundaire kering) blijkt eveneens niet in orde. De kering is in beheer bij het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier (HHNK). HHNK is in april 2015 op de hoogte gesteld van de slechte staat van het dijklichaam. HHNK heeft hier vervolgens een onderzoek naar laten uitvoeren en naar verwachting zullen maatregelen getroffen moeten worden om de stabiliteit van de kering te kunnen waarborgen.

Port of Den Helder ziet een kans om werk met werk te maken, en dit project als een ontwikkelproject tegemoet te treden. Binnen dit project:

- Zal Port of Den Helder de kade opwaarderen naar een toekomstbestendige kade, mogelijk met ISPS regime en eventueel gedimensioneerd op grotere schepen die de kade in de toekomst kunnen bereiken wanneer de Moormanbrug wordt vervangen;
- Zal het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier de stabiliteit van de kering herstellen;
- Zal de Gemeente Den Helder de op het dijklichaam gelegen weg en parkeervoorzieningen herinrichten.

Locatie
Kade 43-46 is gelegen tussen de Moormanbrug en Het Nieuwe Werk, is ongeveer 250 meter lang en is voorzien van twee (verouderde) vingerpieren.

Randvoorwaarden
Er grenst een dijklichaam direct aan de kade. Hierop ligt tevens een weg die de Gemeente mogelijk wil verbreden om de verkeersveiligheid op Het Nieuwe Diep te vergroten.

Bij het renoveren dient rekening gehouden te worden met de toekomstvastheid van de kade. De verwachte levensduur na opwaardering bedraagt doorgaans circa 75 jaar en in de verkenningen naar mogelijkheden en onmogelijkheden van optimale benutting van de haven zijn mogelijkheden gezien voor een nieuwe toegangsroute over de weg voor de haven, een scenario waarin de Moormanbrug op termijn verdwijnt. Hierdoor ligt de kade niet langer achter de brug, maar direct aan zee. Als alternatief kan nog worden onderzocht of een aanzienlijke verruiming van de doorvaartbreedte van de Moormanbrug een oplossing kan bieden om het zuidelijk gedeelte van de zeehaven beter te ontsluiten. In alle gevallen zal de wens ontstaan om de waterdiepte te vergroten conform Nieuwediep of Visserijkade om grote schepen te faciliteren.

Er zal een projectteam ingericht worden om het project op te pakken, samen met HHNK en de Gemeente. Port of Den Helder zal hierover regie voeren. Tevens dient samen met de Koninklijke Marine verkend te worden wat de toekomstbestendigheid van de Moormanbrug is en welke scenario's voor (een eventueel nieuwe) ontsluiting mogelijk zijn.

Aansluiting bij visie en strategie
Kade 43-46 betreft een locatie zeer dicht bij de zeehaven. Ontwikkeling van dit gebied biedt een strategische kans voor een aanzienlijke uitbreiding van haven gerelateerde activiteiten. De Moormanbrug is maatgevend voor de schepen die achter de brug kunnen liggen. Buiten het feit dat het een locatie zeer dicht bij open zee betreft, dient de kade ontwikkeld te worden rekening houdend met een scenario waarin de Moormanbrug op termijn verdwijnt of vervangen wordt.

Bestemming van locatie en milieu
Het vigerende bestemmingsplan betreft "Haven Den Helder 2007", met de bestemmingen bedrijventerrein, verkeer en water ter plaatse van kade 43-46. Wanneer uitbreiding van de kade plaatsvindt binnen de bestemming water zal het bestemmingsplan naar verwachting gewijzigd moeten worden.

Relevante partijen
Het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier is verantwoordelijk voor het dijklichaam dat direct aan de kade grenst, de Gemeente Den Helder is wegbeheerder van de weg bovenop het dijklichaam en Port of Den Helder is verantwoordelijk voor de damwand en de achterliggende kade.

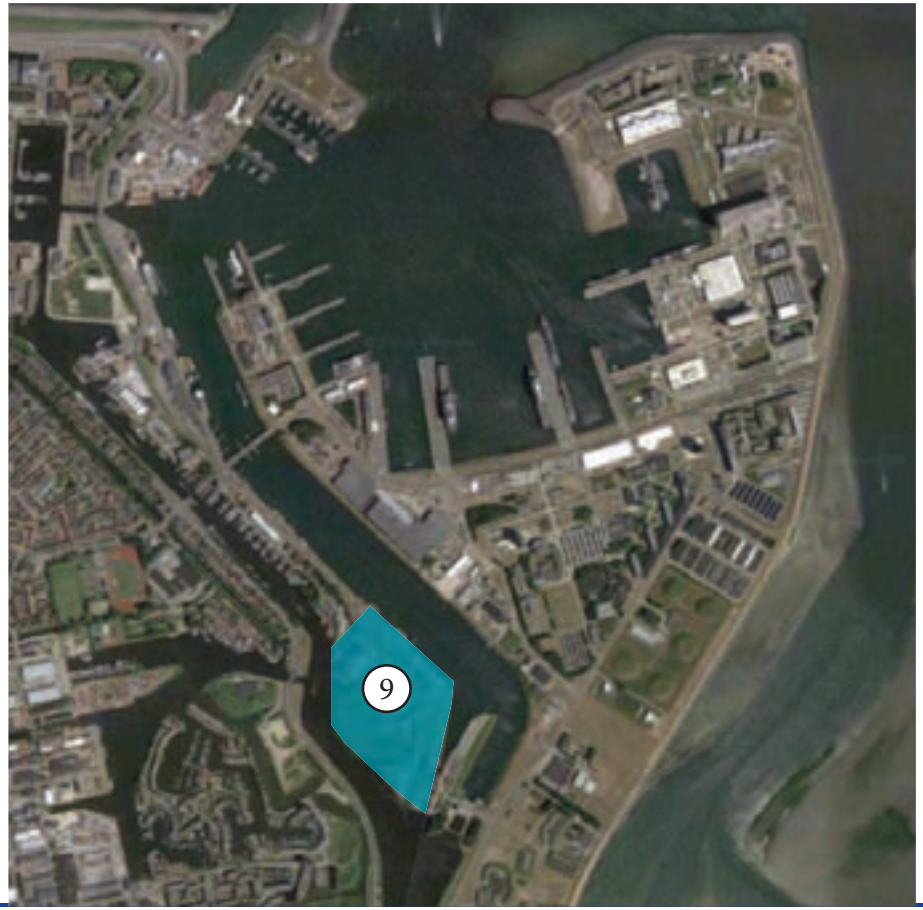
Programmaonderdelen: projecten

9. Cluster Het Nieuwe Werk

Doel
Het doel van de eventuele projecten in dit cluster is om te komen tot efficiënt(er) (milieu)ruimtegebruik. Dat geldt voor zowel milieu-, nautische- en geluidsruimte. Mogelijkheden hiervoor zijn het intensiever gebruiken en/ of uitgeven van het beschikbare land, het clusteren van visserijschepen aan de kades in dit gebied, het verplaatsen van de in dit gebied gevestigde kantoren naar meer geëigende plekken in de nabijheid van de haven. De komende periode wordt de haalbaarheid en de toegevoegde waarde van deze mogelijkheden nader onderzocht. Momenteel zijn geen concrete uitwerkingen van projecten binnen dit cluster gemaakt.

Locatie
Cluster Het Nieuwe Werk is gelegen ten westen van de Koopvaarderschutsluis, tussen de wateren Noord-Hollandskanaal en Het Nieuwe Diep.

Randvoorwaarden
Komende tijd zullend de randvoorwaarden voor het efficiënter benutten van dit gebied nader in beeld worden gebracht.



Aansluiting bij visie en strategie
Intensivering van het ruimtegebruik binnen dit cluster sluit aan bij de strategie van Port of Den Helder om ruimte in de haven optimaler te benutten.

Bestemming van locatie en milieu
Het vigerende bestemmingsplan betreft “Haven Den Helder 2007”, met de bestemmingen bedrijventerrein, verkeer, water en cultuurhistorie ter plaatse van cluster Het Nieuwe Werk.

Relevante partijen
Port of Den Helder, visserij, gevestigde bedrijven in het cluster en Gemeente Den Helder.

Programmaonderdelen: projecten

10. Kooyhaven

Doel
Met het project Kooyhaven wordt een regionaal havengebonden en watergerelateerd bedrijventerrein aan het Noord-Hollandskanaal gerealiseerd. Hier dienen zich vooral bedrijven te vestigen die via het water logistiek verbonden zijn met de zeehaven.

Het project Kooyhaven is een lopend project en wordt in opdracht van Port of Den Helder gerealiseerd door een consortium van bouwbedrijven waar Port of Den Helder de terreinen van afneemt, om vervolgens in de markt te zetten. Kooyhaven bestaat uit havengebonden terreinen, voorzien van een eigen kade en uit kavels die gebruik kunnen maken van een openbare kade. Het volledige project omvat de aanleg van 16 ha bedrijventerrein. De eerste oplevering zal plaatsvinden in november 2016 en bestaat uit 4 ha terrein, inclusief de openbare kade. In 2021 zullen naar verwachting de laatste terreinen door Port of Den Helder worden afgenomen.

Na 2021 kan het bedrijventerrein in een aantal fases verder worden uitgebreid. Voorheen was een bedrijventerrein voorzien van in totaal ca 50 ha. Deze omvang behoort niet tot de eerder beschreven projectscope en komt pas in beeld als afzet van het hiervoor beschreven project is gegarandeerd.

Locatie
Kooyhaven is gelegen aan het Noord-Hollandskanaal ten zuidoosten van vliegveld De Kooy. Het terrein ligt aan de Rijksweg N9 en is goed ontsloten via de weg. Het is gelegen ten oosten van bedrijventerrein Kooypunt. Het bedrijventerrein is gelegen in de Gemeente Hollands Kroon.

Randvoorwaarden
Ontwikkeling van terreinen in de zeehaven is van belang voor het aantrekken van bedrijven voor Kooyhaven, vanwege de relatie zeehaven-achterland.

Aansluiting bij visie en strategie
Kooypunt en Kooyhaven spelen een belangrijke rol in het tweelocatie concept waarbij ondernemingen zowel over een logistieke locatie in de zeehaven als statische opslag in het achterland beschikt, óf waar toeleveranciers van bedrijven in de zeehaven zich kunnen vestigen.

Bestemming van locatie en milieu

Het vigerende bestemmingsplan betreft Regionaal Havengebonden Bedrijventerrein Kooyhaven (vastgesteld d.d. 31 maart 2015), met de bestemming bedrijventerrein. De maximaal toegestane milieucategorie betreft categorie 3.2. Het college van burgemeester en wethouders van de Gemeente Hollands Kroon is bevoegd hiervan af te wijken mits binnen bepaalde grenzen en met oplegging van maatregelen.

Kwetsbare zones worden groen ingericht voor een goede landschappelijke inpassing van het bedrijventerrein. Dit vertaalt zich naar een breedtemaat van de groenzone ten oosten van het terrein van 70 meter en een limitering van de bouwhoogte van 20 meter. Incidenteel is 25 meter toegestaan mits het om een technische voorziening of duurzame energieopwekking gaat. Zelfstandige windturbines zijn niet toegestaan.

Het streven is het bedrijventerrein plaats te laten bieden aan watergebonden en watergerelateerde bedrijvigheid.

Vanuit de ambitie om de overlast voor de omgeving tot een minimum te beperken is ten eerste besloten de categorisering van bedrijven bij recht te maximaliseren op 3.2. Categorie 4.1 en 4.2 bedrijven zijn eveneens toegestaan mits deze een uitstraling hebben van een categorie 3.2 bedrijf. Middels een wijzigingsprocedure zijn categorie 5 bedrijven mogelijk. De Gemeente Hollands Kroon heeft aangegeven de openingstijden van het Kooyhaven te willen beperken. Deze beperking houdt in dat het terrein ‘s nachts niet zal worden gebruikt. Vanaf 23:00 uur zal het terrein dan ook gesloten zijn. De regulering van de werktijden zal zijn beslag krijgen in het kader van de milieuvergunning. Hierbij zullen ook de starttijden en de werkzaamheden in de weekeinden nader bepaald en gereguleerd worden.

Relevante partijen

Port of Den Helder heeft met een consortium van bouwbedrijven een contract gesloten waarin is vastgelegd dat het consortium de realisatie van het bedrijventerrein verzorgt en dat Port of Den Helder de bouwrijpe kavels afneemt van het consortium. Het bedrijventerrein is gelegen in de Gemeente Hollands Kroon, welke verantwoordelijk is voor het bestemmingsplan en de milieuvergunningen.

Programmaonderdelen: projecten

11. Kooypunt IIIb

Doel
Met Kooypunt IIIb wordt een regionaal bedrijventerrein voor toeleveranciers in de offshore markt gerealiseerd. Daarnaast is het terrein ook aantrekkelijk voor ondernemers uit de productie, handel, industrie en zakelijke dienstverlening.

Fase I en II van het project zijn opgestart eind jaren '90, en behoudens ca. 5 ha volledig uitgegeven.

Fase IIIa van de aanleg van Kooypunt is afgerond (ca. 9,5 ha) en is bouwrijp. Laatste aandachtspunten van fase IIIa betreffen aanleg van nutsvoorzieningen en parkmanagement. Van fase IIIa is reeds 2 ha uitgegeven voor de nieuwe locatie van Total.

De aanleg van fase IIIb staat vooralsnog on-hold, als gevolg van een bestuurlijk besluit in verband met een overcapaciteit aan niet-havengebonden industrieterreinen in de regio . Fase IIIb kent een omvang van ca. 13 ha. In de grondexploitatiebegroting van Kooypunt wordt uitgegaan van investering in fase IIIb vanaf 2020 en uitgifte van 2021 t/m 2028. Het project kent tevens een fase IV (volgend op fase IIIb ter grootte van ca. 9,5 ha).

Locatie
Kooypunt is gelegen ten zuiden van vliegveld De Kooy/Den Helder Airport en ligt ingeklemd tussen de spoorweg Den Helder-Alkmaar en de Rijksweg N9. Het terrein is goed ontsloten via de weg. Het is gelegen ten westen van havengebonden bedrijventerrein Kooyhaven dat eveneens in ontwikkeling is. Het bedrijventerrein is gelegen in de Gemeente Den Helder.

Randvoorwaarden
Ontwikkeling van terreinen in de zeehaven is van belang voor het aantrekken van bedrijven voor Kooypunt, vanwege de relatie zeehaven-achterland.

Aansluiting bij visie en strategie

Kooypunt is geen nat bedrijventerrein, maar is aantrekkelijk vanwege de nabijheid van de zeehaven, met goede verbindingen. Bovendien spelen Kooypunt en Kooyhaven een belangrijke rol in het tweelocatie concept waarbij ondernemingen zowel over een logistieke locatie in de zeehaven als statische opslag in het achterland beschikken, óf waar toeleveranciers van bedrijven in de zeehaven zich kunnen vestigen.

Bestemming van locatie en milieu

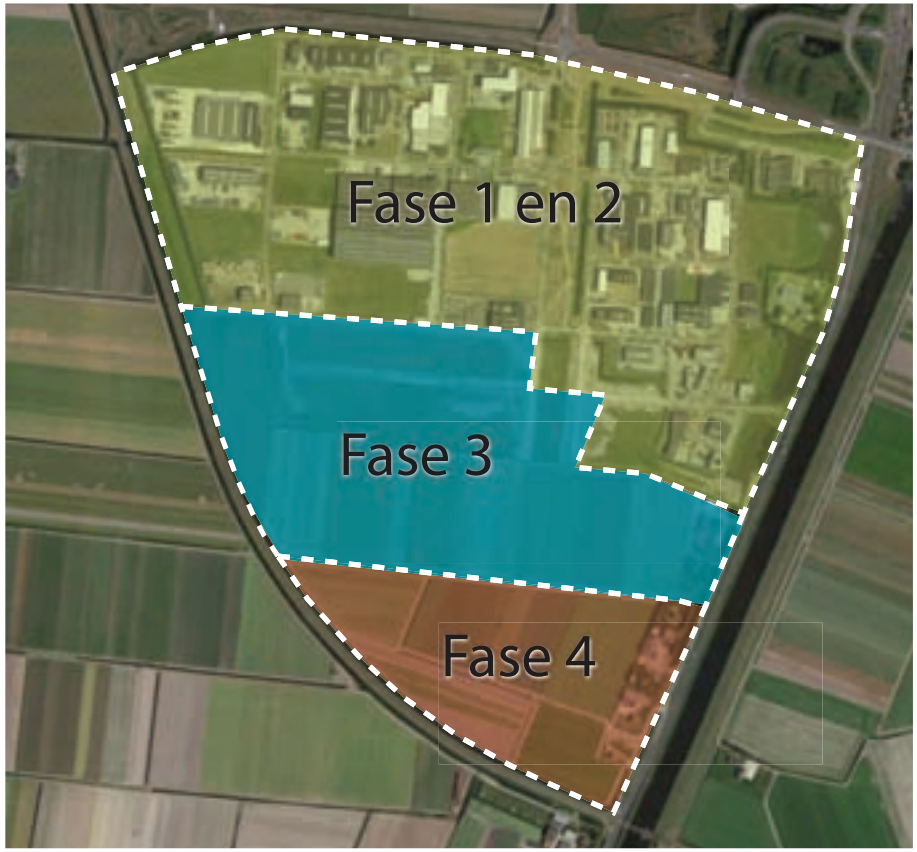
Het vigerende bestemmingsplan betreft Kooypunt 2012 (vastgesteld d.d. 16 juni 2014) en maakt het bedrijventerrein tot en met fase IIIa mogelijk. Om aanleg van fase IIIb mogelijk te maken, dient een nieuw bestemmingsplan te worden opgesteld. De verkaveling van fase IIIa sluit aan op die van I en II. Ook de zonering loopt hierin door. Op het bedrijventerrein zijn bedrijven tot en met categorie 4.2 toegestaan (met een uitzonderingsmogelijkheid tot 5.2). De zonering is bepaald aan de hand van de bestaande woningen aan de oostrand van het bedrijventerrein: dichterbij de woningen zijn lagere milieucategorieën toegestaan. Onderstaand is aangegeven op welke afstand vanaf de woningen welke categorieën zijn toegestaan:

Afstand tot een woning	Maximale milieucategorie
Minder dan 30 meter	Categorie 1 en 2
30 tot 50 meter	Tot en met categorie 3.1
50 tot 100 meter	Tot en met categorie 3.2
100 tot 200 meter	Tot en met categorie 4.1
Meer dan 200 meter	Tot en met categorie 4.2

Tabel 2.2 Maximale milieucategorieën Kooypunt

Relevante partijen

Port of Den Helder is opdrachtgever voor de aanleg van Kooypunt. Voor fase IIIb zijn de gronden in bezit van PoDH, voor fase IV is dit niet het geval. Het bedrijventerrein is gelegen in de Gemeente Den Helder. Openbare infrastructuur is na aanleg overgedragen aan de Gemeente voor beheer en onderhoud.



Programmaonderdelen: projecten

A. Onderzoek geluidsruimte

Doel
De geluidsruimte in de haven van Den Helder is zeer beperkt. Ruimtelijke ontwikkelingen zoals opgenomen in voorliggende Routekaart zijn slechts zinvol wanneer ontwikkelde terreinen en kades ook daadwerkelijk in gebruik genomen kunnen worden, voor activiteiten waaraan mogelijke milieueffecten verbonden kunnen zijn. Binnen het project Marsdiepkade is berekend dat na ingebruikname van dit terrein geen nieuwe havenactiviteiten met geluidseffecten zijn toegestaan binnen de huidige normeringen. In de verkenning naar optimale benutting van de haven van Den Helder is een aanbeveling opgenomen integraal onderzoek te doen (niet casuïstisch) naar de geluidsruimte in de haven. Van belang is het onderzoek zodanig in te richten dat niet alleen de huidige situatie in beeld gebracht wordt, maar dat met name de kansen in kaart gebracht worden, waar geluidsruimte behaald kan worden. In dit onderzoek wordt achterhaald waar knelpunten zullen ontstaan bij uitvoering van de projecten in de Routekaart, zodat hier pro-actief mee kan worden omgegaan richting bedrijfsleven en omgeving. Hiertoe is samenwerking met de Gemeente Den Helder en in het bijzonder de Koninklijke Marine van belang om mogelijkheden tot het vrijspelen van geluidsruimte te onderzoeken. De opgaven voor het onderzoek betreffen:

- Hanteer de nieuwe geluidssituatie na oplevering en ingebruikname van de Marsdiepkade als startpunt;
- Betrek de huidige (verleende) vergunningen van bedrijven en Koninklijke Marine in het onderzoek;
- Onderzoek, door te modelleren op basis van het beoogde voorliggende eindbeeld per fase (de projecten zoals beschreven in voorliggend plan) in hoeverre geluidsnormen worden overschreden;
- Identificeer daarbij de voornaamste emissiepunten van geluid;
- Onderzoek per fase of en welke mitigerende maatregelen mogelijk zijn c.q. welke kritische geluidsbronnen gewijzigd of verplaatst zouden moeten worden om de uitbreiding mogelijk te maken;
- Weeg de maatregel af tegen de uitbreiding, neem in deze overweging ook bedrijfsverplaatsing in beschouwing;
- Betrek de aanstaande Omgevingswet en de gevolgen hiervan op wet- en regelgeving bij het onderzoek en verken de eventuele mogelijkheden die hierdoor ontstaan.

Een onderzoek naar de huidige geluidsruimte is slechts in eerste stap in de borging van dit randvoorwaardelijke milieuaspect voor voorliggend ontwikkelprogramma. Als geluidsruimte in beeld is en toebedeeld aan de verschillende terreinen, dient dit vervolgens beheerd en verankerd te worden. Bij die beheersing hoort niet alleen de huidige geluidsproductie, maar ook de (akoestische) ontwikkelingen. Het zonebeheer kan gezien worden als het uitvoeringsinstrument voor vastgesteld geluidbeleid van de gemeente Den Helder. Port of Den Helder moet en wil een belangrijke rol in spelen in het beheer van de geluidsruimte, gezien de ontwikkeltaak van de haven. Alleen geluidbeleid en beheer is echter niet meer voldoende om geluidruimte effectief te kunnen beheren. Het vastleggen van de gereserveerde geluidruimte (voor toekomstige ontwikkelingen) moet daarom in een besluit of plan worden vastgelegd. Zoals het er nu naar uitziet is het bestemmingsplan hier het meest voor de hand liggende instrument voor (tot het van kracht worden van de Omgevingswet).

Locatie
De gehele haven.

Randvoorwaarden
Geluidsruimte is randvoorwaardelijk voor gebiedsontwikkeling in de bestaande zeehaven. Als er geen geluidsruimte (meer) is, legt dit de ontwikkelingen in de haven zo goed als stil.

Relevante partijen
Port of Den Helder, Koninklijke Marine, Ministerie van Defensie, Rijksvastgoedbedrijf en Gemeente Den Helder.

Programmaonderdelen: projecten

B. Bereikbaarheid van de haven

Doel

De haven van Den Helder heeft vele gebruikers en herbergt naast uiteraard havengerelateerde bedrijven, de Koninklijke Marine en de TESO-veerdienst naar Texel. Daarmee biedt het gebied werkgelegenheid en heeft het economische betekenis. Een goed bereikbaar havengebied is daarom van belang voor de ondernemers in het havengebied, de inwoners van Den Helder, gebruikers van de TESO-veerdienst en Defensie. De genoemde gebruikers leveren drie grote verkeersstromen op naar Den Helder en door het havengebied.
De verbinding met het achterland is voor het bedrijfsleven een belangrijke vestigingsfactor. Momenteel wordt de bereikbaarheid van de haven als onvoldoende ervaren, daarnaast zijn er verkeersonveilige locaties in het havengebied. Er worden een aantal infrastructurele knelpunten onderkend met betrekking tot de verkeersafwikkeling over de weg. Deze knelpunten hebben een nadelig effect op de doorstroming en verkeersveiligheid. Op piekmomenten is de ontsluitingsstructuur van de haven al kwetsbaar in verband met TESO-verkeer en woon-werkverkeer. Tevens wordt er een tekort aan parkeervoorzieningen in de haven ervaren.
De in voorliggende Routekaart opgenomen projecten zullen een impuls geven aan de bedrijvigheid in de haven, waarmee de noodzaak voor een robuuste verbinding tussen de haven en de rest van Nederland nog belangrijker wordt en de druk op knelpunten alleen maar zal toenemen. Nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen vragen meer van een infrastructuur die daar nu niet op berekend is. De urgentie voor een goede bereikbaarheid is evident en wordt al enige tijd gevoeld. In het verleden zijn meerdere onderzoeken uitgevoerd naar de mogelijkheden om de bereikbaarheid van de haven te verbeteren. In deze onderzoeken zijn de volgende knelpunten naar voren gekomen: kruising Kooypunt, kruising N250-Guldemondeweg, Havenweg – Nieuwe Diep e.o. en de kruising Weststraat-Zuidstraat. Met name het knelpunt Havenweg – Nieuwe Diep is een zwakke plek in de ontsluiting van de haven. De Van Kinsbergenbrug en de Moormanbrug vormen een knelpunt voor het haven- en Defensieverkeer. Daarbij gaat het om zowel doorstroming als verkeersveiligheid. De Moormanbrug vormt bovendien een obstakel voor de scheepvaart, waardoor het zuidelijke gedeelte van de zeehaven alleen bereikbaar is voor kleinere typen schepen. Daarnaast is in het havengebied onvoldoende ruimte om te laden en lossen en te manoeuvreren voor (exceptioneel) vrachtverkeer. Hierdoor ontstaat een verdere verslechtering van de verkeersveiligheid. Op wissel- en piekdagen voor het Texelverkeer ontstaat filevorming op de N250 vanwege de combinatie van het hoge verkeersaanbod en de beperkte capaciteit van met name het kruispunt Binnenhaven/Havenweg.

De problematiek zal de komende jaren toenemen vanwege de verbreding van het vakantieseizoen op Texel en de aanschaf van grotere veerboten door de TESO. Zo vergroot de nieuwe Texelstroom de capaciteit van 240 naar 340 voertuigen. TESO verwacht een groei van het aantal voertuigen van 5% tot 2018 op alle relevante kruisingen. Daarnaast is de verkeersonveiligheid op de Havenweg en Het Nieuwe Diep hoog door de noodzakelijke menging van het vele zware vrachtverkeer met fietsers, vanwege het ontbreken van eigen verkeersruimte voor laatstgenoemde categorie. Deze verkeersknelpunten hebben op hoofdlijnen drie oorzaken:

1. Stilstaand vrachtverkeer met bestemming Paleiskade op het Nieuwe Diep: De huidige opstelstrook aldaar is niet toereikend. Dit levert verkeersonveilige situaties op.
2. Opstropend woon-werkverkeer naar de Nieuwe Haven (Koninklijke Marine) via de Moormanbrug: Na de Moormanbrug vindt een controle van identiteitsbewijzen plaats bij de toegang naar het terrein van de Koninklijke Marine, waardoor filevorming plaatsvindt. De beschikbare verkeersruimte op de Van Kinsbergenbrug is daarnaast minimaal.
3. TESO verkeer via de N250: Het havengebied wordt dikwijls als sluiproute gebruikt door verkeer richting Texel.
4. Intensieve transportroutes vanaf het industrieterrein Westoever via een woongebied naar de zeehaven.

De ontwikkeling van infrastructuur is noodzakelijk voor de ontwikkeling van de haven en zal volgen op de ontwikkelingen in dit gebied. Zoals in het begin van dit hoofdstuk is toegelicht gaat deze Routekaart ervan uit dat grootschalige overheidsinvesteringen in infrastructuur enkel gerechtvaardigd kunnen worden bij een structurele toename van havenactiviteiten, inclusief toename in verkeersbewegingen. Structurele toename van havenactiviteiten zal vooral aan de orde zijn bij facilitering van de windmarkt vanuit Den Helder. In hoofdstuk 1 is ingegaan op mogelijke ontwikkelingen van deze markt en de manier waarop de haven van Den Helder deze markt kan bedienen.

Alvorens tot een verdieping te komen ten aanzien van mogelijke fysieke ingrepen in de huidige infrastructuur, dient verkend te worden of het doorvoeren van een aangepaste verkeersregulering al positief effect kan sorteren. Uit onderzoek blijkt echter dat aanpassingen aan de bestaande infrastructuur slechts beperkte mogelijkheden bieden om de haven goed bereikbaar te maken en te houden voor de lange termijn. Aanpassingen aan de N250 brengen verbetering, maar onvoldoende om toekomstige groei van de haven te faciliteren.

De Moormanbrug moet binnen afzienbare tijd grootschalig worden onderhouden. De Moormanbrug is in beheer bij Defensie. Dit onderhoudsmoment kan tevens de aanleiding vormen voor een mogelijke vergroting van de doorvaartbreedte of voor aanleg van een nieuwe ontsluiting, bijvoorbeeld via de Ravelijnbrug tussen de Ravelijnweg en de Oostoeverweg.

Deze optie voor toekomstige ontsluiting voert vervolgens verder over het Marineterrein, alwaar zowel de Koninklijke Marine ontsloten wordt, als toekomstige civiele terreinen als Marsdiepkade. Voor de aanpak van hoofdinfrastructuur kunnen 3 vragen gesteld worden:

1. Kan opwaarderen van huidige infrastructuur voldoende zijn?
2. Is een oplossing realiseerbaar op basis van een route via de plofzone?
3. Is er een nieuwe ontsluiting denkbaar buiten de plofzone om?

Ad 1. Opties voor het opwaarderen van de huidige infrastructuur zijn verbreding van de Moormanbrug, om grotere schepen toegang te bieden tot het zuidelijk deel van de zeehaven. Dit kan gekoppeld worden aan een bevordering van de doorstroomcapaciteit van het wegverkeer naar de Koninklijke Marine via de Moormanbrug. Verder dient binnen deze oplossing gestreefd te worden naar een verbetering van de doorstroming van het verkeer op de N250 en de kruisingen van deze weg.

Ad 2. Een oplossing via de plofzone lijkt een goede oplossing uit het oogpunt van verkeerscheiding, maximaliseren van nautische ruimte en betere exploitatiemogelijkheden voor de kade en kavels. Een oplossing moet gezocht worden in een ontheffing voor civiel verkeer, constructies voor afscherming van drukgolf en brokstukken of verplaatsing van risicopunten.

Ad 3. Een nieuwe ontsluiting buiten de plofzone is technisch gezien mogelijk, maar is kostbaar vanwege twee bruggen, past niet in het stadsgezicht en lost het congestieprobleem onvoldoende op.

In figuur 2.4 zijn zowel de huidige ontsluiting (links) als de drie opties (rechts) zoals beschreven afgebeeld.

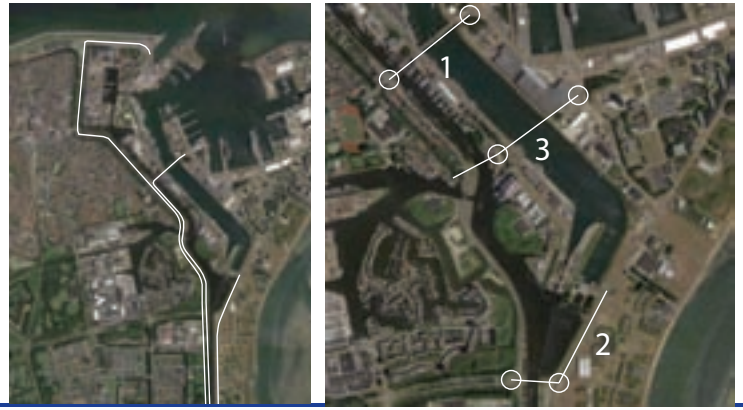
Omdat de haven een regionale economische functie heeft wordt het belang van een optimale bereikbaarheid ook onderstreept in een van de bestuursopdrachten van het regionale investeringsprogramma van De Kop Werkt!. De Provincie Noord-Holland is reeds een verkenning gestart naar de bereikbaarheid van Den Helder. Een eventueel nieuw onderzoek moet inzicht bieden wat de beste mogelijkheden zijn om de haven op lange termijn bereikbaar te houden. In dit toekomstbeeld dienen economische, ruimtelijke en verkeerskundige aspecten meegenomen te worden in de analyse. De ontwikkeling moet leiden tot een economisch krachtige haven, die een aantrekkelijke vestigingslocatie voor bedrijven vormt. De verantwoordelijkheid voor de bereikbaarheid van de haven ligt bij de overheid. Port of Den Helder zal zich inspannen om de voor de haven en haar gebruikers gewenste verbetering te realiseren.

Locatie

De belangrijkste infrastructuur omvat de Ravelijnbrug, de Moormanbrug, de TESO-aanlanding, het Nieuwe Diep en het Nieuwe Werk.

Randvoorwaarden

- Wat betreft infrastructuur dient rekening te worden gehouden met plofzones. Er is nog onderzoek nodig naar een oplossing waarbij civiel verkeer zich in de plofzone mag begeven (zie verderop: Het belang van externe veiligheid)



Figuur 2.4: Links de huidige ontsluiting van de haven, rechts de drie beschreven opties voor een nieuwe ontsluiting

- Op basis van verrichte onderzoeken lijkt een oplossing het meest realistisch indien marine verkeer en civiel havenverkeer vroegtijdig wordt ontvlochten uit de doorgaande stroom op de N250. Hierbij dient rekening te worden gehouden met Beschermd Stadsgezicht, De Stelling Den Helder en monumentale forten.

Aansluiting bij visie en strategie
De nadruk ligt op het verbeteren van het vestigingsklimaat door het verbeteren van de ontsluiting. Middelen worden strategisch ingezet en hierbij wordt in eerste instantie gekeken naar een optimale en obstakelvrije toegang voor vaartuigen. Een vlotte afhandeling is echter één van de succesfactoren in de concurrentiestrijd tussen verschillende havens.

- De huidige Moormanbrug vormt op dit moment een obstakel voor een deel van de haven. De doorvaartbreedte van de Moormanbrug in geopende toestand is 18 meter. De brug ligt tevens in een lichte knik in het vaarwater, waardoor het een lastig te passeren obstakel is voor de scheepvaart. Verwijderen of verbreden van de brug zal ertoe leiden dat vaartuigen (sneller) het achtergelegen water kunnen bereiken. De brug is eigendom van Defensie. Het vinden van een oplossing voor de doorvaartbreedte en diepte van de Moormanbrug kan niet los worden gezien van het in deze Routekaart opgenomen project Kade 43-46.
- De strategie van de Port of Den Helder dient gericht te zijn op snel opschakelen om marktaandeel in de nieuwe trendmarkten te bemachtigen. Er dient ruimte gecreëerd te worden om partijen te accommoderen. Het creëren van goede infrastructuur in de haven om de capaciteit van de zeehaven te vergroten en als verbinding met het achterland is een cruciale voorwaarde voor de ambities van de Routekaart.

Relevante partijen
Gemeente Den Helder, Provincie Noord-Holland, Koninklijke Marine, Defensie, TESO en Port of Den Helder.

Het belang van externe veiligheid
Externe veiligheid staat vooral centraal in de discussie over een mogelijke verbetering van de bereikbaarheid van de haven. Ontwikkeling van de haven op langere termijn wordt geremd indien verbetering van de ontsluiting van haven en Koninklijke Marine door investering in infrastructuur uitblijft. In veel onderzochte mogelijkheden voor verbetering van de bereikbaarheid wordt gebruik gemaakt van de Oostoeverweg die over het zuidelijk deel van het Marineterrein voert en derhalve is interactie met de daar aanwezige ‘plofzone’ onvermijdelijk.

De vastgelegde veiligheidscontouren voor de plofzone maken bebouwing uitdagend of onmogelijk (afhankelijk van de zone) en leggen beperkingen op aan het gebruik van de infrastructuur (afhankelijk van de zone is een openbare weg niet toegestaan). Externe veiligheid in relatie tot de plofzone wordt uitgedrukt in contouren (A, B en C) waarbij voor de A-zone als hier meest kritische beperkingen geldt dat hierin geen bebouwing en openbare wegen mogen voorkomen. Daarnaast dient rekening gehouden te worden met de veiligheidscontouren van de NAM, gevestigd op het zuidelijk deel van de Oostoever. Onderzoek waarbij havenactiviteiten, verkeersdruk en externe veiligheid in integraliteit worden onderzocht moet hier antwoord op geven.

3 Uitvoeringsorganisatie

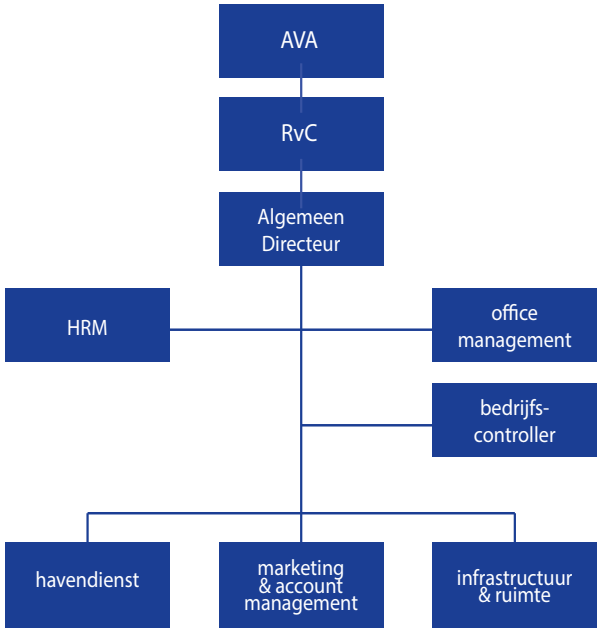
3.1 Organisatie structuur

Per 1 januari 2013 is Port of Den Helder verzelfstandigd van een gemeentelijke haven tot een vennootschap met de Gemeente Den Helder als enige aandeelhouder. Een belangrijk oogmerk van deze verzelfstandiging was om met grotere slagvaardigheid nieuwe bedrijven en activiteiten voor de haven aan te trekken en de daarvoor benodigde ruimte te creëren.

Sinds de verzelfstandiging is de organisatie van N.V. Port of Den Helder in een aantal stappen ingericht als een commercieel bedrijf met de volgende kerntaken:

1. Het faciliteren en coördineren van een veilig en ordelijk gebruik van de haven door de scheepvaart;
2. Het aantrekken en stimuleren van nieuwe haven gerelateerde bedrijvigheid;
3. Gebieds- en havenontwikkeling en het uitgeven van ruimte aan (watergebonden) bedrijven;
4. Technisch beheer van de haven en kunstwerken.

De organisatiestructuur van N.V. Port of Den Helder is in het organogram in figuur 3.1 weergegeven en bestaat uit een Management Team, drie lijnafdelingen en drie staffuncties.



Figuur 3.1: Organogram Port of Den Helder

De opdracht van de Routekaart grijpt primair aan op de tweede taak: de ontwikkeling en aanleg van haven- en industriegebieden.
De totale opgave van het programma is beschreven in hoofdstuk 1 van deze Routekaart, een complexe opgave om de haven van Den Helder doorlopend te ontwikkelen met als doel de economische potenties van de Kop van Noord-Holland te verzilveren.

In dit hoofdstuk wordt de organisatie beschreven die nodig is om het programma te realiseren en de uitvoering van de projecten daarin te beheersen. De beschrijving van het programmamanagement maakt daar onderdeel van uit. De inrichting van de afzonderlijke projectorganisaties krijgt zijn plaats in de specifieke uitvoeringsdocumenten van de projecten en maken geen onderdeel uit van het voorliggende document.

Uitvoeringsorganisatie

3.2 Financiële opgave

Om de projecten tot uitvoering te kunnen brengen is een versterking nodig van de financiële positie van Port of Den Helder. In het afgelopen jaar is met ondersteuning van "Rebel Economics and Transactions BV" een grondige analyse uitgevoerd naar de huidige financiële situatie en de kapitaalintensivering die voor de toekomst noodzakelijk is.

Het traject heeft veel inzicht gegeven en een waardevolle actualisering opgeleverd van de prognoses die bij de oprichting van Port of Den Helder zijn gemaakt. Het in het kader van het traject opgestelde financiële model geeft de mogelijkheid om dertig jaar vooruit te kijken en verschillende scenario's door te rekenen voor de transitie van beheerhaven naar ontwikkelhaven. De analyse heeft inzichtelijk gemaakt welke kapitaalsintensiveringen de komende jaren nodig zijn om het beheer van de haven waar nodig te verstevigen en vervolgens de opgave van de Routekaart te kunnen aangaan.

In een intensief en constructief overleg zijn Port of Den Helder en aandeelhouder gekomen tot een scenario waarbij de opschaling van beheerhaven naar ontwikkelhaven in twee stappen wordt voorzien. In stap 1 verstrekt de aandeelhouder een financiële injectie om Port of Den Helder een financieel solide positie te geven voor het uitvoeren van de beheertaken. Deze kapitaalinjectie bestaat uit een incidentele inbreng in het eigen vermogen van de Port of Den Helder, waarmee de liquiditeitspositie wordt versterkt, zodat de onderhouds-en renovatiekosten van publieke infrastructuur kunnen worden gedekt.

In stap 2 zal een tweede aandeelhouder worden aangetrokken om daarmee de financiële slagkracht van de haven verder te verstevigen, teneinde de ontwikkelopgave van de Routekaart tot uitvoering te brengen. Het oogmerk is om met een kapitaalinjectie van een tweede aandeelhouder de solvabiliteitspositie van Port of Den Helder voldoende stevig te maken om de financiering van de projecten uit de Routekaart mogelijk te maken, met deels bancaire financiering – doch in beginsel zonder noodzakelijke bankgaranties van overheden.

Medefinanciering van projecten door derden zal komende tijd verkend worden. Te denken valt aan mede investering door (toekomstige) klanten, of door toepassing van innovatieve contractvormen waardoor projectrisico's met partijen gedeeld kunnen worden.

Het financiële vliegwiel voor een doorlopend proces van ontwikkeling zal met een eenmalige kapitaalinjectie van een tweede aandeelhouder op gang moeten worden gebracht. De deelneming van een tweede aandeelhouder is aldus niet bedoeld als projectfinanciering, maar om de liquiditeitspositie en solvabiliteit van de Port of Den Helder te versterken – opdat de projecten van de Routekaart en de beheertaken kunnen worden gefinancierd met eigen vermogen en bancaire leningen. De uitgifte van de eerste projecten van de Routekaart genereren vervolgens de financiële inkomsten van waaruit Port of Den Helder de financiering van vervolgprojecten en beheertaken kan genereren. Het aanvullend eigen vermogen van een tweede deelneming is randvoorwaardelijk om de ontwikkeling van de Routekaart in gang te zetten en om de financiële positie van Port of Den Helder duurzaam solide te maken. Adequate financiële modellering van het totale programma van de Routekaart zal Port of Den Helder in staat stellen verantwoorde en afgewogen investeringsbeslissingen te nemen.

Aanvullende financieringsbronnen

Voor de slagvaardige uitvoering van de Routekaart is het cruciaal dat Port of Den Helder via de hierboven beschreven traject van het aandeelhouderschap, komt te beschikken over voldoende eigen investeringsvermogen. Dit laat onverlet dat aanvullende financiering benodigd zal blijven in de vorm van bancaire leningen, waar mogelijk subsidieverstrekkingen en investeringsprogramma's.
Port of Den Helder streeft een nauwe samenwerking na met het ontwikkelingsbedrijf Noord-Holland Noord teneinde een actueel beeld en advies te verkrijgen ten aanzien van de subsidiemogelijkheden die zich nu en in de toekomst kunnen voordoen.

Een van de investeringsprogramma's betreft De Kop Werkt!. In dit regionale investeringsprogramma, waar de Gemeenten in de Kop van Noord-Holland en de Provincie Noord-Holland in participeren, is een Bestuursopdracht Havens opgenomen met een financiële omvang van circa 5 miljoen euro voor havenontwikkeling. Een aantal projecten in deze Routekaart zijn geagendeerd in deze Bestuursopdracht Havens.

Ook het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu is een mogelijk bron voor financiering. Het MIRT is een investeringsprogramma, waarin het Rijk samen optrekt met provincies en gemeenten ten behoeve van investering in ruimtelijke projecten en programma's voor elke regio in Nederland.

Een aandachtspunt bij financiering door overheden, zoals uit investeringsprogramma's De Kop Werkt en het MIRT is ongeoorloofde staatssteun. In de complexe omgeving van de haven van Den Helder zijn verscheidene ingrepen nodig om terreinen en kades tot ontwikkeling te brengen ten behoeve van commerciële havenactiviteiten. Deze projecten zullen daarom ook onrendabele onderdelen omvatten. Daarvoor zal Port of Den Helder een appel doen op steun van overheden. De algemene groepsvrijstellingsverordening voor zeehavens die de Europese Commissie binnenkort zal vaststellen, biedt naar verwachting meer mogelijkheden aan decentrale overheden tot financiële ondersteuning van zeehavens.

Een mogelijk andere aanvullende financieringsbron kan worden gerealiseerd via de weg van publiek-private samenwerking of mede financiering. Mogelijke partners betreffen investeerders, havengerelateerde marktpartijen, toekomstige klanten en ontwikkelaars. Winst en risico worden zodoende gedeeld met Port of Den Helder en rentelasten kunnen mogelijk worden verlaagd. Bij de uitvoering van deze Routekaart zullen de mogelijkheden van dergelijke constructies verder worden verkend.

Uitvoeringsorganisatie

3.3 Context en samenwerking stakeholders

Samenwerking is een van de belangrijkste kernprocessen binnen programmamanagement. Om de geformuleerde kernopgave van het programma te kunnen laten slagen zijn vele partners nodig. De kernopgave ligt bij de Port of Den Helder, maar kent vele randvoorwaarden, zoals ook in hoofdstuk 1 beschreven. Deze randvoorwaarden worden gevormd door bijvoorbeeld financiën, milieu, marktomstandigheden, voorwaarden van stakeholders, maar ook draagvlak. De samenwerking zal op meerdere niveaus opgezocht moeten worden. Voor het gehele programma is steun nodig, maar ook binnen de individuele projecten. Belangen zullen hierin door elkaar gaan lopen. Dit is niet erg zolang ze expliciet gemaakt worden, zodat mogelijke fricties voortijdig onderkend en voorkomen worden. Een taak binnen programmamanagement betreft het organiseren van de samenwerking op meerdere niveaus.

Steun voor het totale programma is een startpunt voor de samenwerking. Gelukkig start dit programma en de benodigde samenwerking niet op 'nul'. In het kader van de verkenning van mogelijkheden en onmogelijkheden van optimale benutting van de haven van Den Helder is reeds nauw samengewerkt tussen Gemeente, Provincie, Koninklijke Marine en Port of Den Helder. Met de opzet van de Routekaart wordt deze samenwerking concreet voortgezet en gestructureerd.

Daarnaast is er een bestaande (zowel ambtelijke als bestuurlijke) context voor samenwerking in het kader van havenontwikkelingen in Den Helder, namelijk het TOP-overleg met deelnemende partijen Gemeente Den Helder, Provincie Noord-Holland, Koninklijke Marine en Port of Den Helder. Het TOP-overleg kent een ambtelijke voorbereiding en afstemming via het kernteam TOP met dezelfde partijen, aangevuld met het RVB, Defensie en soms MCN.

Het TOP-overleg heeft een rol te vervullen bij de uitvoering van de Routekaart, als klankbord en als escalatieforum om bestuurlijke steun in te roepen en knelpunten op te lossen. In de komende periode zal op basis van de eerste bevindingen ook de afweging moeten worden gemaakt of de TOP in zijn huidige samenstelling en rolverdeling goed aansluit op de uitvoering van de Routekaart.

Hiernaast bestaat er een investeringsprogramma De Kop Werkt!, waarin wordt samengewerkt om de economische vitaliteit van de Kop van Noord-Holland te stimuleren. Dit gebeurt onder leiding van de stuurgroep en het programmateam 'De Kop Werkt!'. De deelnemende partijen zijn de Gemeenten Den Helder, Hollands Kroon, Schagen en Texel en de Provincie Noord-Holland. De Provincie Noord-Holland ondersteunt dit programma financieel. Eén van de bestuursopdrachten betreft de bestuursopdracht Havens waarin projecten zijn geformuleerd die bijdragen aan projecten in de Routekaart.

De haven van Den Helder maakt onderdeel uit van een uitgebreide portefeuille van onderwerpen waarbij de Provincie in het kader van regionale ondersteuning van de Kop van Noord-Holland betrokken is. Om samenhang in deze portefeuille aan te brengen is vanuit de Provincie het initiatief genomen voor het inrichten van een overkoepelend bestuurlijk overleg. De wijze waarop dit zal worden vormgegeven en op welke wijze dit raakt aan het stakeholder overleg rond de Routekaart is thans nog niet inzichtelijk.

Op Rijksniveau raakt de Routekaart aan de beleidsterreinen van meerdere departementen. Voor de ontwikkeling van voormalige defensieterreinen zijn het ministerie van Defensie en het Rijksvastgoedbedrijf van het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties directe partijen. Daarnaast doen zich projecten voor waarbij er sprake is van betrokkenheid en raakvlakken met Rijkswaterstaat, dat ressorteert onder het ministerie van Infrastructuur & Milieu. Ook met het ministerie van Economische Zaken worden directe raakvlakken voorzien, zowel in het kader van de energietransitie als op het gebied van natuurbeheer. Gelet op het economisch belang van de Routekaart en de raakvlakken met vastgoed- en investeringsprogramma's van meerdere departementen is het te overwegen om de afstemming op Rijksniveau te coördineren via de Interdepartementale Commissie Rijksvastgoed.

Port of Den Helder is eigenaar van de Routekaart en daarmee opdrachtgever voor het programmamanagement. Daarmee worden besluiten over de aansturing en de regie van de projecten genomen door de directeur van Port of Den Helder. Investeringsbeslissingen worden genomen in het verband van de Aandeelhoudersvergadering van Port of Den Helder. De Routekaart als zodanig wordt ook in dat verband vastgesteld.

Stakeholdermanagement

Vooralsnog is het stakeholderoverleg voor het totale programma afgedekt in het kernteam-TOP overleg. In de toekomst zal worden bezien of het overleg in de huidige vorm aan de verwachtingen van de betrokken partijen blijft voldoen, mede in het licht van het benoemde initiatief van de Provincie voor een overkoepelend bestuurlijk overleg.

Evenals met de markt, zal Port of Den Helder geregeld ook actief over de Routekaart communiceren met bestuurlijk belanghebbende partijen op lokaal, regionaal, provinciaal en Rijksniveau.

Behoefte

Port of Den Helder heeft bij de uitvoering van de Routekaart behoefte aan een stabiel politiek landschap, maar bovenal constructieve en betrokken overheden. Gezien de complexiteit van de opgave is slagvaardigheid wanneer daar door de markt om gevraagd wordt essentieel om het vertrouwen van het bedrijfsleven te winnen en te behouden. Port of Den Helder is zich er terdege van bewust dat zij hiervoor zelf eerst het vertrouwen moet winnen door professioneel te acteren, waar zij zich volledig voor zal inzetten.

North Sea
Energy Gateway

northseaenergygateway.com

PORT OF
DEN HELDER

NV PORT OF DEN HELDER

Het Nieuwe Diep 33
1781 AD Den Helder
P.O. Box 4058
1780 HB Den Helder
the Netherlands

+31 223 61 84 81
info@podh.eu
portofdenhelder.eu