

# Haven visie Den Helder

Visie op 2040



# Het vergezicht...De compacte high-tech zeehaven

2040

In 2040 is de haven van Den Helder een strategische locatie op het kruispunt van Noordzee en Waddenzee. Het is de plek van waaruit windmolenparken op de Noordzee worden onderhouden. Enerzijds vanuit de haven waar het onderhoud plaatsvindt en anderzijds vanuit Den Helder Airport van waaruit de bevoorrading van de windmolenparken wordt gefaciliteerd. Een belangrijke haven dus, van waaruit een belangrijk deel van de energie infrastructuur op zee wordt onderhouden en versterkt.

In 2040 is de haven van Den Helder nog steeds de thuisbasis voor de Koninklijke Marine. De onderhoudswerkplaatsen van de Koninklijke Marine zijn hoogwaardige geoutilleerd en voorzien de KM en andere bedrijven van adequaat onderhoud aan schepen (en wapensystemen). De contouren van de opgaven die de veranderende geopolitieke- en klimaatsituatie met zich meebrachten kwamen rond 2020 steeds scherper in beeld als ontwikkelkrachten voor Den Helder.

In 2020 kwam ook het besef dat de versnelde zeespiegelstijging grote(re)beperkingen zou leggen op de haven en de stad. De stad, de haven en de gebruikers waren genoodzaakt zich kritisch te heroriënteren op het gebruik van de beschikbare ruimte. Om de toenemende kosten van bescherming tegen de zee (ook op termijn) in de hand te houden bleken twee dingen noodzakelijk: zuinig en slim ruimtegebruik (met als uitkomst een compacte zeehaven) en tegelijk: inzetten op het versterken van het strategisch en economisch belang van de stad.

Nu in 2040 zijn de contouren van die veilige, efficiënte en compacte haven al goed zichtbaar en ontwikkelt de haven zich verder als centrale maritieme hot spot van waaruit de Koninklijke Marine haar bedrijfsvoering kan blijven voortzetten en versterken en bedrijven meeliften op de goede samenwerking met de KM en/of zich snel ontwikkelen als belangrijke steunpilaren van de nieuwe energie-industrie.

2023...

Rondom de haven liggen bijzondere en complexe juridische regimes. De Wadden zijn beschermd door N2000 en Unesco, en het omvangrijke defensie terrein is beveiligd, niet openbaar toegankelijk en gesloten met zoneringen die verder reiken dan het eigen gebied.

De gezochte ruimte in de haven voor Marine, bedrijven en stad kan er niet makkelijk bijgemaakt worden. Die moet op een andere manier worden gevonden.

Binnen deze beperkingen is het essentieel om te zoeken naar synergie, naar goede samenwerkingen en naar anders denken en slim combineren van functies. Dit lukt alleen als gezamenlijke overheden en stakeholders meedoen en helder is welke voordelen hier voor eenieder – en voor de lange termijn en de stad als geheel - inzitten. Gebruikers zullen - meer dan in de huidige situatie - strategisch moeten worden verweven of soms juist beter gescheiden.

Ruimte- en belangenpuzzels als deze zijn nooit eenvoudig, maar ze leveren uiteindelijk wel gebieden op met aantrekkingskracht en identiteit. En dat is nodig. Niet alleen voor Den Helder, maar ook voor de regio, de provincie en het land. De haven van Den Helder is een belangrijk element hierin.



# Inhoud

1. Inleiding .....	5
1.1 Aanleiding .....	5
1.2 Waarde van de visie .....	5
1.3 Afbakening van de havenvisie .....	6
2. Opgaven Haven.....	6
2.1 Ontwikkeling Maritiem Cluster .....	6
2.2 Zestal opgaven .....	8
2.2.1 Versterk de economische positie.....	8
2.2.2 Waarborg de inzetbaarheid van de KM .....	8
2.2.3 Vergroot de schakel in de energietransitie .....	9
2.2.4 Zorg voor een bereikbare stad.....	9
2.2.5 Verbind stad, zee en haven met elkaar .....	9
2.2.6 Ontwikkel toekomstbestendig .....	9
2.3 Twee doelstellingen voor de Haven .....	10
3. Visie op de haven .....	11
3.1 Inleiding.....	11
3.2 Een sterke economie en meer werkgelegenheid .....	11
3.3 Een toekomstbestendige haven .....	14
3.4 Een bereikbare haven voor iedereen .....	15
3.5 Een leefbare stad en haven.....	17
3.6 Een veilige haven .....	18
4. Gebruik van de Visie .....	19
4.1 Intern gemeentelijk toetsingskader.....	19
4.2 Strategische samenwerking.....	19
4.3 Toetsingskader bij het aandeelhouderschap.....	20
Bijlagen .....	21
1. Feiten en cijfers .....	22
1.1 Haven Den Helder in de context.....	22
1.1.1 Nationaal belang haven .....	22
1.1.2 Regionaal belang haven .....	22
1.1.3 Lokaal belang haven.....	22
1.2 Haven Den Helder .....	23
1.3 Demografische ontwikkelingen .....	23
1.4 Economie .....	24
2. Transitie .....	24
2.1 Inleiding.....	24
2.2 Transitie naar duurzame energiebronnen .....	24
2.3 Geopolitieke ontwikkelingen .....	25
2.4 Mobiliteitstransitie: minder, anders, duurzamer reizen .....	26
2.5 Klimaatverandering .....	26
2.6 Specifieke kaders, beleid en ontwikkelingen .....	27
2.6.1 Rijk .....	27
2.6.2 Provincie Noord-Holland.....	27
2.6.3 Gemeente Den Helder:.....	28



# 1. Inleiding

## 1.1 Aanleiding

De haven is een belangrijke economische pijler van Den Helder. Er liggen uitdagende vraagstukken en kansen waar we de komende decennia vorm aan moeten geven. In die ontwikkeling is samenwerking noodzakelijk. Noch de gemeente Den Helder, noch het in 2013 verzelfstandigde havenbedrijf, NV Port of Den Helder (PoDH) kan dat alleen.

In deze Havenvisie 2040 beschrijft de gemeente Den Helder haar publieke belangen en geeft haar visie op te maken keuzes op allerlei ontwikkelingen in en rond de haven. De belangen liggen in de versterking van de haveneconomie en het vormgeven van de verbinding tussen de stad, de civiele haven en marinehaven.

Naast het feit dat het bijna 12 jaar geleden is dat er een havenvisie is opgesteld staat Den Helder - economisch gezien - aan de vooravond van een grote verandering. Inkomsten uit olie & en gas lopen terug, windenergie vanaf zee biedt nieuwe kansen die verzilverd moeten worden en waarop de haven aangepast moet worden.

Het grootste deel van het havengebied is de Marinehaven en de thuisbasis voor de Koninklijke Marine. Maar Den Helder kent ook een civiele haven. Dit deel van het havengebied wordt beheerd en geëxploiteerd door NV Port of Den Helder. Het Havenbedrijf is in 2013 verzelfstandigd, met de gemeente Den Helder als enige aandeelhouder.

De directe aanleiding voor de deze Havenvisie lag in het onderzoek van Panteia: De haven in de lichtenlijn, "Port of Den Helder: Onderzoek naar de Visie, Structuur, Personeel, Financiën en Marketing". Hierin is het belang van een gemeentelijke visie op de haven geadviseerd.

En inderdaad, het is belangrijk om een kader te hebben, gebaseerd op publieke belangen, om te komen tot zorgvuldige en transparante afwegingen. Daarnaast biedt een havenvisie duidelijkheid. Zowel binnen de gemeente als richting het Havenbedrijf over de publieke belangen die gemoeid zijn met het havengebied en die als basis dienen voor de onderlinge samenwerking tussen de gemeente, het Havenbedrijf en andere belanghebbenden.

**Deze Visie is opgesteld door de gemeente Den Helder en betreft de toekomstvisie van Den Helder op de haven.**

Als vertrekpunt zijn de huidige ontwikkelingen ten aanzien van het Maritiem Cluster bepalend geweest. In het Maritiem Cluster werken gemeente Den Helder, Provincie Noord-Holland en Koninklijke Marine samen – met andere partijen - aan een integrale toekomstbestendige haven voor zowel de korte als de langere termijn.

Bij de totstandkoming is gebruikt gemaakt van de kennis en expertise van private en publieke belanghebbenden uit de gemeente, het havengebied, de regio en het Rijk.

## 1.2 Waarde van de visie

De Havenvisie geeft aan welke toekomstige ontwikkelingsrichtingen wij beogen voor de haven. Hoe wij naar de haven kijken vanuit de publieke belangen die wij nastreven. Hierbij zijn verschillende perspectieven denkbaar:

- Ruimtelijk: dit betreft de functionele inrichting van de haven, civiel en militair, zowel om de economische kansen te kunnen verzilveren als ten behoeve van de relatie met de binnenstad;
- Economisch: waar liggen de kansen en wat is de betekenis van de haven voor Den Helder en voor de Kop van Noord-Holland;
- Brede Welvaart: hoe ontwikkelt de maatschappelijke betekenis van de haven zich idealiter voor de stad?
- Bereikbaarheid: welke rol speelt de bereikbaarheid voor de toekomstige havenontwikkeling?
- Samenwerkingen: hoe gaan we met onze partners in het Maritiem Cluster, provincie Noord-Holland en de Koninklijke Marine en op de achtergrond vele andere belanghebbenden samenwerken, teneinde de wederzijdse benodigde ontwikkelruimte te creëren in de haven? En hoe kunnen wij strategische samenwerkingen aangaan met andere partijen.

Het is belangrijk om het bovenstaande te zien in het licht van een aantal grote actuele thema's:

- Duurzaamheid: De verduurzaming van de haven zelf en tevens haar (beoogde) gebruikers (met in het achterhoofd de wetenschap dat het aanpakken van emissies juist in de haven het verschil zal maken);
- Circulariteit en Ecologie: De relatie van de haven met haar omringende natuurgebieden en een circulaire bedrijfsvoering van bedrijven in de haven;
- Zeespiegelstijging en klimaatadaptatie, punten die in samenwerking met het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier (HHNK) zullen moeten worden opgepakt.

### 1.3 Afbakening van de havenvisie

De centrale vraag voor de Havenvisie is om op hoofdlijnen de richting voor de ontwikkeling, het gebruik en beheer van de haven van Den Helder te beschrijven. Hierbij formuleren wij ambities en geven de contouren aan van de activiteiten die moeten worden ingezet om de doelstellingen te behalen.

De uitwerking van de Havenvisie kunnen wij als gemeente niet alleen. Dat vergt partnerschap met partijen van binnen en buiten de stad. We zullen deze partijen moeten betrekken en enthousiasmeren om de doelstellingen te behalen.

Deze Visie wordt ingezet voor de volgende doeleinden:

1. Als intern gemeentelijk toetsingskader voor het huidige en toekomstige gemeentelijke beleid ten opzichte van de haven.
2. Als uitgangspunt voor de strategische samenwerking tussen de gemeente, Havenbedrijf en overige stakeholders.
3. Als beleidsmatig toetsingskader bij het aandeelhouderschap.

#### Scope

Tenslotte, de Havenvisie richt zich op de gehele haven van Den Helder, inclusief de activiteiten in en om Kooyhaven (ook al ligt deze in de gemeente Hollands Kroon).

De Havenvisie is een gemeentelijke visie op de haven en zal derhalve grotendeels gaan over de civiele havendelen. Daar waar de gemeente ook publieke belangen ziet in de Marinehaven dan worden deze uiteraard meegenomen. Hetzelfde geldt voor de recreantenhavens. Deze worden aangehaald in deze visie als daar vanuit de publieke belangen aanleiding toe is.

De haven van Den Helder, en dit document, staan niet op zichzelf. De haven van Den Helder maakt onderdeel uit van een grotere leefomgeving en dient verschillende belangen op verschillende schaalniveaus. Op lokaal schaalniveau functioneert de haven als economische motor van de regio. Deze context waarin de Helderse haven gevestigd is, wordt nader toegelicht in Bijlage 1. Naast deze context zijn er een aantal (mondiale) ontwikkelingen van invloed op de haven en hebben verschillende kaders, beleidsdocumenten en dergelijke invloed op onze haven. Deze ontwikkelingen, waaronder de energietransitie en geopolitieke ontwikkelingen, zijn opgenomen in Bijlage 2.

## 2. Opgaven Haven

### 2.1 Ontwikkeling Maritiem Cluster

Zoals in de introductie reeds aangegeven zijn de ontwikkelingen die de gemeente - samen met Provincie Noord-Holland en Koninklijke Marine - in het kader van het Maritiem Cluster in gang aan het zetten zijn, grotendeels leidend voor deze havenvisie.

Het Maritiem Cluster is het gezamenlijke en integrale antwoord op de vraag hoe de haven en de stad zich de komende jaren gaan ontwikkelen en welke investeringen en projecten randvoorwaardelijk zijn om daar te komen.

#### In vogelvlucht...

Het Maritiem Cluster is het gebied van de haven en de omliggende onderdelen. Het is de thuisbasis voor de Koninklijke Marine en de plek van waaruit een belangrijk deel van het onderhoud van de toekomstige windmolenparken kan worden gedaan. De onderhoudsbedrijven zijn een essentieel onderdeel van de haven en zijn belangrijk voor zowel KM als civiele bedrijven.

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

### **Thuisbasis Koninklijke Marine**

Den Helder is de thuisbasis voor de Koninklijke Marine. De KM is onlosmakelijk verbonden met Den Helder en is de grootste werkgever in de regio. De KM is zeer belangrijk voor Den Helder en andersom is Den Helder dat ook voor de Koninklijke Marine. Voor de KM geldt boven alles dat de operationele inzetbaarheid te allen tijde gegarandeerd moet kunnen worden. Voor een verantwoorde bedrijfsvoering moet rekening gehouden worden met de huidige en toekomstige vereisten voor de fysieke leefomgeving. Hierdoor bestaat er nu al een tekort aan geschikte kaderuimte. Daarnaast is, na jaren van bezuinigingen het defensiebudget aanzienlijk verhoogd. Hierdoor is er, na jaren van krimp, weer ruimte voor groei voor de KM, waardoor de werkgelegenheid zal toenemen.

Schepen worden vervangen door een nieuwe generatie modernere en grotere eenheden. Het tekort aan (kade)ruimte zal de komende jaren dan ook toenemen, terwijl de ruimte op de marinebasis beperkt is. Gezocht moet worden naar mogelijkheden voor een multifunctioneel of efficiënter gebruik van de beperkte beschikbare ruimte binnen de haven en het Maritiem Cluster.



Defensie is landsbreed haar vastgoedportefeuille aan het rationaliseren. Het vastgoed is over het algemeen verouderd en wijd verspreid. Om de defensie brede vastgoedportefeuille toekomst vast te ontwikkelen zijn plannen opgesteld voor revitalisering, concentratie en verduurzaming. Deze plannen zijn voor de Marinebasis in Den Helder ook aanleiding om anders naar het huidige vastgoed te kijken. Met het oog op de zeespiegelstijging en de ligging buitendijks heeft ook de Defensie de noodzaak om compact, ruimte-efficiënt en toekomstbestendig met haar gebied om te gaan.

### **Logistieke basis voor offshore en aanlandplaats van duurzame energie**

De haven van Den Helder speelt op zowel nationaal als regionaal niveau een belangrijke rol ten aanzien van operations & maintenance van de offshore energie (olie & gas en wind op zee). Met name de combinatie van de haven met het nabij gelegen Den Helder Airport - die vrijwel geheel is ingericht voor offshore dienstverlening – maakt deze plek zo uniek en sterk. Den Helder is op dit moment al een belangrijke aanlandplaats van energie, zo komt de meerderheid van het Noordzeegas hier aan land.

Fossiele brandstoffen (zoals gas) zijn echter eindige producten en deze moeten op korte termijn worden getransformeerd naar meer duurzame varianten en daar liggen voor Nederland en de regio dan ook de grote opgaven.

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

## 2.2 Zestal opgaven

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

### 2.2.1 Versterk de economische positie

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



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

### 2.2.2 Waarborg de inzetbaarheid van de KM

De Koninklijke Marine wordt op korte termijn in haar bedrijfsvoering beperkt door te weinig afmeerruimte. De nieuwe (grotere) schepen van de KM zorgen voor meer vraag naar zeekeerde ruimte. Er is ruimte nodig voor de KM om zich hier ook voor de toekomst te kunnen blijven ontwikkelen en te groeien, wat direct ten goede komt aan de stad en regio.

Daarnaast moet en wil de KM een aantrekkelijke werkgever zijn in een aantrekkelijke woon- en leefomgeving. Dat vraagt om ruimtelijke kwaliteit, goede huisvesting en goede voorzieningen op zowel het Defensieterrein, maar met name in de stad. Naast de ruimtevraag ligt er een opgave voor KM ten aanzien van human capital. De KM is op zoek naar technisch geschoold personeel, dat noodzakelijk is voor het low- en high tech onderhoud en/of het door ontwikkelen van innovatieve maritieme systemen. Dit kan zij niet alleen.

De KM zoekt dan ook nadrukkelijk de samenwerking met andere partijen (civiel) bij de invulling van deze opgaven, denk hierbij aan de Regio Deal, 'de Kop Groeit' etc.



### 2.2.3 Vergroot de schakel in de energietransitie

In de haven is fysieke ruimte nodig om de nieuwe economie rondom Wind op Zee en waterstof te kunnen faciliteren. Deze stap is noodzakelijk om ook in de toekomst de Offshore sector als een tweede economische pijler in de haven voor de toekomst zeker te stellen. Den Helder ligt op een cruciale positie ten opzichte van de (noordelijke) Noordzee. Gelet op de ontwikkelingen rondom Wind op Zee - nu en na 2030 - ligt er voor Den Helder en de regio een kans om hier op tijd de aansluiting te realiseren. Het zijn voornamelijk de ontwikkelingen op de Noordzee in de komende decennia die kansrijk zijn en Den Helder moet nu ruimte maken om van deze ontwikkelingen te kunnen profiteren.

De ontwikkelingen gaan snel en de ambities voor wind op zee tot aan 2030 zijn in het huidige regeerakkoord meer dan verdubbeld. In dit regeerakkoord wordt ook benadrukt dat de Rijksoverheid windparken op zee wil gaan gebruiken om waterstof op een hernieuwbare manier te realiseren. De urgentie is dan ook hoog om Den Helder en de regio hiervoor in positie te brengen! De Kop van Noord-Holland streeft er naar om naast het Offshore onderhoud aan windparken tevens een cruciale schakel te worden in de productie, aanlanding, omzetting en doorvoer van duurzame energie vanaf de Noordzee. Hiervoor zet de regio in op een goed vestigingsklimaat voor de nieuwe partijen die hun werkzaamheden zoeken in het onderhoud, de logistiek en bevoorrading van windparken en waterstofinfrastructuur op de Noordzee. Hiervoor is dus naast ruimte ook inzet nodig op goede faciliteiten, goede bereikbaarheid, kennis en mogelijkheden voor experimenten. Bovenal vraagt deze opgave samenwerking en gezamenlijk optrekken van alle havens in Nederland. Zij zijn immers allemaal nodig om de energietransitie te faciliteren.

### 2.2.4 Zorg voor een bereikbare stad

Wil je de economie versterken, bedrijven aantrekken klaar zijn voor de toekomst en bovendien de leefbaarheid en welvaart van de stad handhaven (of verbeteren) dan is bereikbaarheid altijd een belangrijke voorwaarde.

De regio en de N250 in het bijzonder hebben te maken met een toenemende verkeersdruk en daarmee met een verkeersveiligheidsvraagstuk. Er is te veel verkeer dat gebruik maakt van de huidige beperkte routes naar de bedrijven (Westoever, Nieuwe Werk en binnenstad), de KM (via Moormanbrug) en de TESO (doorgaande route naar Texel). Er is een duurzame oplossing nodig om tegemoet te komen aan de vraag naar bereikbaarheid, verkeersveiligheid en de wens van inwoners om congestie ten alle tijden zoveel mogelijk tegen te gaan, opdat de leefbaarheid van de stad en haar inwoners niet langer (of extra) onder druk komt te staan en de bereikbaarheid van havenactiviteiten geborgd blijft.

### 2.2.5 Verbind stad, zee en haven met elkaar

Den Helder is de Marinehaven van Nederland, levert de verbinding naar Texel, ligt aan de Waddenzee. Maar in Den Helder is de zee niet zichtbaar, ligt de haven achter de primaire kering en is het Defensie terrein hermetisch afgesloten.

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

### 2.2.6 Ontwikkel toekomstbestendig

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

Daarnaast spelen er ook uitdagingen op het gebied van geluidsruidruimte en externe veiligheid, die met de ontwikkeling van de haven opgepakt dienen te worden.



## 2.3 Twee doelstellingen voor de Haven

De hierboven genoemde zes opgaven in combinatie met de ambitie voor het Maritiem Cluster op lange termijn, vertalen zich in twee hoofddoelstellingen die voor het Maritiem Cluster gelden, maar ook voor de haven an sich. Deze hoofddoelstellingen vormen de basis die nodig is om verder uit te groeien tot de compacte High Tech Zeehaven waar KM en civiele bedrijven zich optimaal kunnen (door)ontwikkelen.

### 1. Het versterken van de Haven economie:

Met het versterken van de haven economie bedoelen wij dat er maximaal ingezet wordt op enerzijds wat er al is (offshore dienstverlening, onderhoud, KM) en anderzijds op wat er komen gaat gelet op de transitie waar ook de haven van Den Helder mee te maken krijgt (meer high tech onderhoud, operations maintenance & Wind op zee).

De haven is voor Den Helder de economische motor en de reële mogelijkheid voor economische groei. Ondanks dat Den Helder geen haven van nationaal belang is in economische zin, gaat het hier wel om een Rijkszeehaven van een bijzondere categorie gezien de combinatie van civiele en defensiebelangen. De haven van Den Helder is de thuishaven van de KM en dient ook als belangrijke haven voor de Kustwacht. Met de ontwikkelingen op de Noordzee zullen de activiteiten van de KM navenant toenemen en aan belang winnen. De Rijkszeehaven zal zich meer en meer ontwikkelen als operationeel centrum en thuisbasis voor handhaving, bewaking en beveiliging van het Noordzeegebied. Hier heeft de Kustwacht nadrukkelijk ook een belangrijke rol te vervullen. De Rijkszeehaven biedt daarnaast ook kansen voor verdere economische ontwikkeling op het gebied van voor offshore & maintenance en inzet op waterstof.

### 2. Het versterken van de Maritieme stadsontwikkeling:

Onder het versterken van maritieme stadsontwikkeling verstaan wij het fysiek verbinden van haven aan de stad. Hoe kunnen wij fysieke verbindingen maken die de twee losse delen bij elkaar brengen. Dit vraagt ontwerpende ideeën. Daarnaast verstaan wij onder dezelfde noemer het sociaal verbinden van haven, Marine en stad. Dit betreft een betere vervlechting van stad, haven en KM, door bijvoorbeeld functies van KM in de stad te realiseren en verbindingen te versterken tussen bestaande organisaties om met elkaar aan de slag te gaan in en om de haven.

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

In het volgende hoofdstuk worden deze doelstellingen uiteengezet in 5 leidende thema's voor de haven.

## 3. Visie op de haven

### 3.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt de visie op de haven geschetst. Het zijn de beelden en denkrichtingen die de gemeente heeft voor de toekomst van de haven. Er wordt aan het einde van elk visithema ook een aanzet tot een handelingsperspectief gegeven, maar deze zal na vaststelling vertaald moeten worden in een uitvoeringsplan (vertaling van de denkrichtingen in activiteiten en financieel dekkingsvoorstel) en een daarbij horende agenda (planning). De ontwikkelingen in het Maritiem Cluster moeten hier in ieder geval in mee genomen worden.

Op basis van het profiel van de haven en de ontwikkelingen die de regio beïnvloeden, onderscheiden wij vijf thema's die de basis zijn van de visie. Dit zijn thema's waar publieke belangen onder liggen en daarmee ook passend zijn bij de rol van de gemeente in relatie tot de toekomstige ontwikkelingen in de haven.

De gemeente Den Helder zet in op:

1. Een sterke economie en meer werkgelegenheid.
2. Een toekomstbestendige haven.
3. Een bereikbare haven voor iedereen
4. Een leefbare stad en haven
5. Een veilige haven.

Bij de nadere behandeling van de publieke belangen zullen we zien dat deze niet strikt gescheiden zijn, in elkaar overlopen en soms botsen. De rode draad in dit hoofdstuk, dat als een centraal thema bij elk publiek belang terugkomt, is de schaarse ruimte. Om aan de publieke belangen recht te doen zullen we als stad en haven moeten worstelen met de ruimte en op alle mogelijke manieren moeten verdichten en intensiveren.

Het kiezen voor vijf thema's betekent niet dat andere thema's (toerisme, cultuur) niet belangrijk zijn. Echter voor de havenvisie richt de gemeente zich op deze.



### 3.2 Een sterke economie en meer werkgelegenheid

Voor de gemeente Den Helder, en de grotere regio, is de haven de economische motor en een reële mogelijkheid voor economische groei. De haven van Den Helder is de thuisbasis van de Koninklijke Marine en dat maakt deze haven ook uniek. Maar de haven is ook een belangrijke waarde voor stad en regio, en voorziet een groot deel van de inwoners van werkgelegenheid.

Op dit moment speelt de haven van Den Helder zowel op nationaal als regionaal niveau een belangrijke rol ten opzichte van operations & maintenance van de offshore energie. Zowel voor olie, gas als het recenter ontwikkelde wind op zee. De combinatie van de haven met het nabijgelegen Den Helder Airport maakt deze sterke locatie uniek. Vanaf de luchthaven wordt logistiek bijgedragen aan het beheer en onderhoud van de energiewinning op zee. Verder biedt Den Helder veel onderhoudslogistiek van zowel de Koninklijke Marine als de Offshore sector. Deze logistieke kracht wordt versterkt door de aanwezige kennis en het onderhoud van high-tech maritieme systemen. De ontwikkeling van een Maritime Maintenance Valley zal kennis en expertise naar Den Helder brengen en hoogwaardige werkgelegenheid toevoegen aan de functies in de haven.

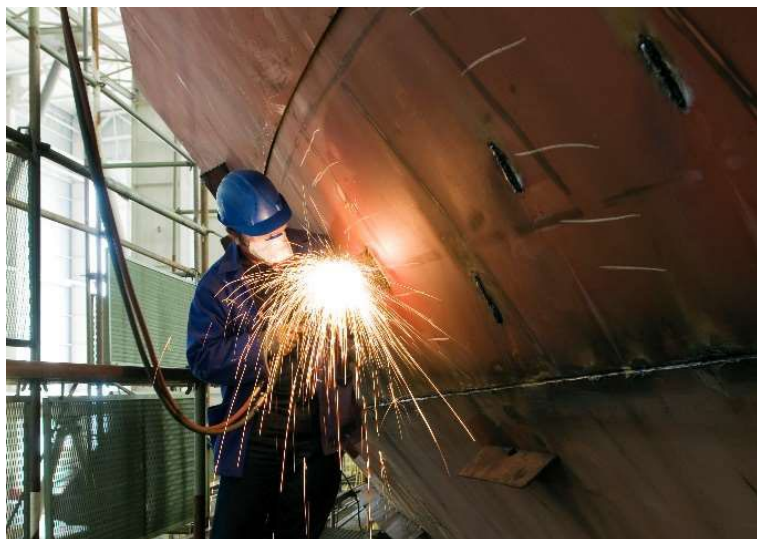
De verwachting is dat in de nabije toekomst de activiteiten rond gaswinning snel zal teruglopen. Om als regio ook in de toekomst economisch gezond te blijven en voldoende werkgelegenheid te bieden is het daarom van belang om in te spelen op de relevante ontwikkelingen. Een van deze ontwikkelingen is de energietransitie, deze biedt kansen voor de ontwikkeling van een nieuwe economische basis die we als gemeente willen aangrijpen.

Momenteel is Den Helder al een belangrijke aanlandplaats voor energie op zee in de vorm van Noordzeegas.

In de toekomst liggen hier kansen voor de aanlanding van energie vanuit wind of zee, zowel in de vorm van elektriciteit als in de vorm van waterstof. In de toekomst kan de in Den Helder al aanwezig gasinfrastructuur worden ingezet voor het transport van waterstof wat op zee of in Den Helder zelf is geproduceerd.

Tenslotte constateren wij dat recente internationale ontwikkelingen 'veiligheid' (security) weer op de kaart heeft gezet. Investerings in diensten die de veiligheid (van Nederland, maar ook van cruciale onderdelen van de Nederlandse of Europese infrastructuur) kunnen beschermen hebben nu de wind mee. Investerings in de kustwacht (kustwachtcentrum) en meer surveillance op de Noordzee bieden kansen voor een haven als Den Helder. Immers Den Helder ligt ideaal om deze beveiliging (zeker ook ten aanzien van de Windmolenparken en elektriciteitskabels op zee) op zich te nemen.

Zo willen we de haven economie versterken en aanpassen op de toekomst. Door aan het versterken van de haven economie te blijven werken, werken we ook aan het faciliteren van voldoende werkgelegenheid binnen onze gemeente en regio.



### **Waar willen we staan in 2040**

In 2040 is de haven van Den Helder de thuisbasis van de Koninklijke Marine. De KM is daarmee - nog steeds - een grote werkgever in de regio en als grote werkgever een belangrijk onderdeel van de economie (zowel direct als indirect). Wij erkennen het belang van deze werkgever en bieden hen de ruimte om hun werkzaamheden optimaal te kunnen uitvoeren. Dat geldt evenzo voor de Kustwacht in het kader van de bescherming van de haven en de Noordzee (inclusief de beveiliging van de kritische hoofdinfrastructuur op zee).

De ontwikkeling van een Maritime Maintenance Valley heeft Den Helder nieuwe hoogwaardige werkgelegenheid gebracht. Civiele bedrijven en KM werken samen aan nieuwe technologieën en dat vraagt steeds meer kennis en expertise. De hele haven lijkt hier van te profiteren.

Daarnaast trekken wij met de KM op om de verbinding tussen zee, haven en stad constant te versterken. In 2040 heeft dat geleid tot meer integratie van marine functies in de stad en werken er meer bedrijven voor (en op) het Defensie terrein. Zo is een groot deel van de legering verplaatst naar terreinen binnen de stad en zijn er samenwerkingen ontstaan in relatie tot maritieme innovaties en ontwikkelingen (Maritime Maintenance Valley).

Deze samenwerkingen zijn de voorbode van een steeds sterker wordende nieuwe – regionale - maritieme industrie. Dit vraagt investeringen in nieuwe onderwijsconcepten en samenwerkingen.

In 2040 is de haven nog steeds een werkhaven. Een haven waar diverse scheepsambachten en vakmanschap te vinden is, maar ook een haven waar maritieme professionals werken aan innovaties voor de toekomst. Wij blijven ons inzetten voor het low-tech onderhoud maar hebben ook aandacht voor nieuwe ontwikkelingen en innovaties ten aanzien van high-tech onderhoud van schepen. Den Helder is een haven en havenactiviteiten horen hier onlosmakelijk bij. De gemeente weegt de belangen tussen economie en leefbaarheid af en is voortvarend aan de gang ten aanzien van het verplaatsen van bedrijven in de haven (bv naar andere terreinen).

In 2040 is Den Helder een schakel in de energietransitie en de pit stop haven voor het onderhoud van windparken op zee. Er is naast de andere economieën ruimte gevonden om vanuit Den Helder een goede bijdrage te leveren aan de offshore maintenance van de windparken. Den Helder richt zich hierbij op wat zij kent, logistiek (lucht en water) en onderhoud (pit stop haven). Voor opslag en assemblage is de haven van Den Helder in 2040 niet toereikend.

In 2040 is er geen plaats meer voor de visserij zoals wij die kennen. Dat wil niet zeggen dat er geen aandacht meer voor zal zijn. Er wordt met onderzoeksinstituten en visserij verkend of en welke nieuwe vormen van visserij eventueel weer een plaats kunnen krijgen in Den Helder (of een van de andere zeehavens aan de Waddenzee).

Wij blijven inspelen op het groeiend aantal activiteiten vanuit de wind op zee sector vanuit de toenemende ambities op de Noordzee van het Rijk. Dit doen wij trouwens niet alleen. Er is een netwerkorganisatie waar Den Helder, samen met andere havens, deel vanuit maakt en die gezamenlijk de energietransitie faciliteren en aanjagen.

### **Handelingsperspectief**

1. Het vasthouden aan de oude en het inzetten op de nieuwe economie rondom Wind op Zee en waterstof vraagt wel om fysieke ruimte in de haven. Deze ruimte is noodzakelijk om ook in de toekomst de offshore sector als een tweede economische pijler (naast de KM) in de haven voor de toekomst zeker te stellen. Om de kansen te verzilveren moet de haven en de omliggende gebieden (zoals binnen het Maritiem Cluster wordt ontwikkeld) aangepakt worden.
- De gemeente is als partner in het Maritiem Cluster een onderdeel van een bredere coalitie die de haven en de economie willen versterken. De gemeente moet hierin (net als de andere partijen) sturen op de gezamenlijke doelstellingen en integrale ambities die in het Maritiem Cluster worden afgesproken. Het verplaatsen van bedrijven maakt hier onderdeel vanuit en stappen hiertoe moeten worden genomen/ gefaciliteerd.

Dat vraagt o.m. noodzakelijke infrastructurele investeringen waar de gemeente over het algemeen een meer faciliterende rol heeft, en wel:

- De aanleg van extra kades (zowel voor KM als voor de civiele bedrijven) om te kunnen voldoen aan de toekomstige vraag en wet- en regelgeving
- De aanleg en ontwikkeling van hectares haventerrein om te kunnen voldoen aan de toekomstige vraag naar ruimte.
- De realisatie van nieuwe verbindingen om de bereikbaarheid van de haven structureel te versterken.

2. Het versterken van de economie vraagt naast ruimte ook inzet van de gemeente op de realisatie van goede faciliteiten, kennisontwikkeling en om de mogelijkheid tot experimenteren en innoveren. Om de ontwikkeling van maritieme kennis en innovatie op niveau te houden moet vol worden ingezet op civiel-militaire samenwerkingen. Er liggen kansen om door samenwerkingen tussen de Koninklijke Marine en het bedrijfsleven in de civiele haven kennis en innovatie te ontwikkelen. Den Helder ontwikkelt zo een sterk innovatie- en kenniscluster in de maritieme-, technische- en energiesector. Hiervoor kan ruimte worden gezocht in gebieden op het snijvlak waar stad en haven bij elkaar komen om dit cluster verder te verbinden en versterken door samenwerkingen, bijvoorbeeld ten aanzien van onderhoudscapaciteit en op de sector van high-tech maritieme systemen.

- De Gemeente Den Helder verkent met de KM en andere civiele partijen hoe de gewenste civiel-militaire samenwerking georganiseerd kan worden.
- De Gemeente Den Helder bewaakt huidige en jaagt nieuwe onderwijsconcepten aan en zoekt actief naar nieuwe vormen die een meerwaarde leveren voor de maritieme economie.

3. De Noord Hollandse havens bewegen zich economisch in de (inter)nationale voorhoede. De Havenvisie van de Provincie, zoals deze is vastgesteld in november 2022, erkent het economisch belang van de havens in de provincie en de rol in de verwezenlijking van de energietransitie. Zonder de inzet van onze zeehavens zal de energietransitie in Nederland niet slagen. Om deze nationale en provinciale belangen te kunnen dienen en economisch competitief te blijven is intensieve samenwerking tussen havens,

de provincie Noord-Holland en de in de provincie gevestigde bedrijven nodig. Dat vraagt verdergaande samenwerking tussen havenplaatsen en tussen havenbedrijven.

- De Gemeente Den Helder vraagt aan het havenbedrijf om die samenwerking verder te organiseren en te professionaliseren, waarbij zij zich ervan bewust is dat ook zij een onderdeel van die samenwerking is.
- De gemeente zal met Provincie Noord-Holland kijken in hoeverre een breder samenwerkingsverband (Noord Hollandse zeehavens) kan bijdragen aan de nationale en regionale doelstellingen.

### 3.3 Een toekomstbestendige haven

De haven is de economische motor van Den Helder. Dat vraagt dus verstandige en slimme ingrepen, zeker gelet op de vraagstukken die op ons af komen ten aanzien van duurzaamheid, klimaat en waterveiligheid. Het is dus belangrijk om toekomstbestendig te ontwikkelen. Er moet o.m. aandacht besteed worden aan waterveiligheid en duurzaamheid in het havengebied.

#### Ten aanzien van waterveiligheid

De zeespiegel stijgt, en richting 2100 is dat wellicht al bijna een meter ten opzichte van nu. Tot 2050 hebben we de te verwachten stijging van de zeespiegel redelijk in beeld. Daarna wordt het onzeker. Gaat de lijn exponentieel omhoog of blijft de stijging geleidelijk doorgaan? Die mate van onzekerheid vraagt om maximale flexibiliteit naar de toekomst en dus om verstandige (en flexibele) ingrepen.

De huidige primaire kering (in de haven) is afgekeurd en zal op korte termijn moeten worden aangepast. Het HHNK is hiervoor verantwoordelijk. Maar gemeente (en Provincie) dragen hier natuurlijk ook verantwoordelijkheid (bijvoorbeeld ten aanzien van de verschillende opgaven andere opgaven die voor dit gebied gelden). Een goede ruimtelijke inrichting passend bij de doelstellingen van de haven en het Maritiem Cluster is essentieel en levert meer maatschappelijke waarde op. Aanpassingen aan de kering moeten altijd in het licht worden gezien van de andere opgaven in de haven en in de stad.

#### Ten aanzien van duurzaamheid

Geopolitieke ontwikkelingen vragen om een scherper blik ten aanzien van onze energievoorziening en ook ten aanzien van technologische zaken. Deze ontwikkeling valt samen en versterkt de verduurzamingopgave die in Europa, Nederland en de regio sterk voelbaar is. Verduurzaming is een thema van wereldwijd belang waarover grote consensus bestaat, zowel bij PoDH, KM, de gemeente als de andere regionale partners in de Kop van Noord-Holland. Deze partijen zijn overtuigd van de belangrijke rol die de haven en industrie vervullen bij het realiseren van de duurzaamheidsdoelstellingen. De haven is immers al onderdeel van de regionale, en landelijke energie infrastructuur.

Om als gemeente een duurzamere haven te realiseren, en bij te dragen aan de gestelde doelen in het Klimaatakkoord, kan de haven van Den Helder zich ontwikkelen tot schakel in de energietransitie. Er ligt potentie voor verdere ontwikkeling in de Kop van Noord-Holland om in te zetten op offshore en op waterstof. Het is de ambitie van het Rijk om verschillende windparken te realiseren in de Noordzee. De aanlanding van windenergie afkomstig van deze windmolenparken bieden kansen voor productie en bedrijvigheid van groene waterstof. De groene waterstof kan bijvoorbeeld ook gebruikt worden als alternatieve brandstof voor de scheepvaart.

De internationale klimaatafspraken bieden alle Nederlandse havens kansen om een goede positie in te nemen ten opzichte van groeiende internationale markten voor hernieuwbare energie, onder andere vanwege de gunstige ligging ten opzichte van de (toekomstige windparken op de) Noordzee.

De haven kan dus uitgroeien tot een duurzame energie hub die elektriciteit, waterstof (of andere type brandstoffen) levert. Deze duurzame energiedragers zijn van grote waarde voor de energietransitie en kunnen tevens voorzien in een belangrijk deel van de duurzame energiebehoefte van regio en Nederland. Randvoorwaarde voor het realiseren van deze ambitie is het verzwaren en doortrekken van infrastructuurnetten.

Als gevolg van de energietransitie en de verduurzaming van verschillende sectoren verwachten we dat de inkomsten uit olie en gas zullen terug lopen. Daarom worden mogelijkheden verkent voor de afvang- en opslag van CO<sub>2</sub> via de al aanwezige gasinfrastructuur vanaf de NAM-installatie naar de lege gasvelden in de buurt van Den Helder.

#### Waar willen we staan in 2040?

In 2040 is de haven toekomstbestendig. De primaire waterkering die de haven afschermt van de stad voldoet weer aan de normen. De goede samenwerking in het Maritiem Cluster heeft ertoe geleid dat niet alleen de waterveiligheid is gewaarborgd, maar dat de dijk ook andere functies heeft gekregen en daarmee een belangrijk element is in de verbinding tussen stad en haven en zee.

Met de KM en het HHNK is vooruitgekeken naar de verdere toekomst van het Defensieterrein in relatie tot die waterveiligheid en klimaatrobustheid.

De gemeente Den Helder is vastberaden om de KM hier te houden, maar dat vraagt ook voor de verdere toekomstverkenningen naar de inrichting van het Defensieterrein.

De civiele kades en bedrijventerreinen zijn of worden zoveel mogelijk duurzaam gebouwd. Circulariteit van materialen is hierin een vertrekpunt.

Op macroniveau is Den Helder in 2040 een schakel in de energietransitie. Daarmee draagt het bij aan de Europese, en landelijke doelstellingen ten aanzien van CO2 en levert het een belangrijke bijdrage aan de opwekking (en het vervoer) van energie. De gemeente Den Helder is medeverantwoordelijk voor het gezamenlijke uitvoeringsprogramma voor de verduurzaming van haven en industrie.

### **Handelingsperspectief**

1. Net als vele andere steden en gebieden kent Den Helder een waterveiligheidsvraagstuk. De primaire waterkering is afgekeurd en daarmee aan vervanging toe. Deze omstandigheden vormen samen een situatie die dringend om aandacht vraagt en waar Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier als beheerder in beginsel aan de lat staat.

- De gemeente Den Helder werkt samen met HHNK en PNH aan de ruimtelijke inrichting van de kering. Het waterveiligheidsaspect ligt bij het HHNK, de ruimtelijke inrichting en het slim koppelen en combineren van functies in, op of bij de kering vraagt inzet van Den Helder (en haar partners).

2. Naast de waterkering vragen ook in het buitendijkse gebied gevestigde partijen extra aandacht. Een hiervan is de Koninklijke Marine, zij is de grootste gebruiker van het buitendijks gebied.

- De gemeente Den Helder moet met KM (Defensie, I&W en RVB) en PNH en HHNK het gesprek aan om ook over de verdere toekomst van het Defensieterrein te praten. Het is verstandig om enkele scenario's te weten en ideeën te hebben ten aanzien van eventuele oplossingsrichtingen ten aanzien van een steeds verder stijgende zeespiegel.

3. Het veranderende klimaat en de stijgende zeespiegel vragen ook om aandacht binnen het beheer en onderhoud van de kades. Deze moeten op orde zijn en veilig te gebruiken zijn door de verschillende (civiele en militaire) partijen die gebruik maken van de haven.

- De gemeente Den Helder maakt hierover duurzame afspraken met beheerders.

4. Door als haven in te zetten op duurzame ontwikkelingen en innovaties en daarnaast meer klimaatrobustheid na te streven zetten, kunnen we de haveneconomie in de toekomst versterken. Ook biedt de eventuele aanlanding en/of productie van waterstof kansen voor innovatie en samenwerkingen tussen overheid, marktpartijen en de Koninklijke Marine. Zo kunnen de verschillende partijen in het havengebied nader tot elkaar gebracht worden om het gat tussen haven en stad meer te overbruggen.

- De gemeente Den Helder draagt bij aan het realiseren van de randvoorwaarden ten aanzien van ruimtelijke ontwikkeling en vergunningen, wendt haar invloed aan voor modernisering van wetgeving, ondersteunt met cofinanciering, en assisteert bij acquisitie en gezamenlijke positionering van haven en havenbedrijfsleven richting Rijk en EU. Dat vraagt specifiek focus en inzet van ambtelijke middelen.

### **3.4 Een bereikbare haven voor iedereen**

Wil je de economie versterken, bedrijven aantrekken en klaar zijn voor de toekomst dan is bereikbaarheid altijd een belangrijke voorwaarde. Een bereikbare haven betekent bereikbaarheid over water en over de weg.

Door de verbindingen met de Noordzee en de Waddenzee heeft de haven van Den Helder een zeer strategische ligging. Tegelijkertijd betekent dit voor de gemeente dat zij aan drie zijden omringd wordt door water. Hierdoor staat de bereikbaarheid van Den Helder via weg (en spoor) meer onder druk. De bereikbaarheid van de haven via land is daarmee niet vanzelfsprekend. Als gevolg moet men voor banen, opleidingen en voorzieningen die niet in deze gemeente aanwezig zijn meer reistijd en -afstand afleggen.

Verder is er binnen de regio, in het bijzonder met betrekking tot de N250, sprake van toenemende verkeersdruk.

Er is te veel verkeer dat gebruik moet maken van de beperkte routes naar de verschillende bedrijven, Koninklijke Marine (Van Kinsbergenbrug en Moormanbrug) en de Veerhaven (toeristenverkeer van en naar Texel). De bereikbaarheid van zowel de haven als de stad staan hierdoor onder druk en verkeersveiligheid zal meer aandacht gaan vragen in de toekomst. Het is daarom belangrijk om de bereikbaarheid van de gemeente Den Helder zo optimaal mogelijk in te richten, met verschillende modaliteiten, om als regio bereikbaar te blijven.

De bereikbaarheid van Den Helder kan verbeterd worden door bijvoorbeeld de hoeveelheid verkeer wat de stad in en door komt terug te brengen. Dit kan onder andere door de verschillende verkeersstromen eerder af te vangen of door verkeersstromen meer te spreiden.

De N250 wordt nu gebruikt door toeristenverkeer (Veerhaven), KM (route Moormanbrug), bedrijven (civiele haven) en lokaal bestemmingsverkeer. Door enkele van deze stromen weg te halen is de verwachting dat de huidige problemen op de weg zullen verdwijnen. Mogelijkheden hiervoor worden in het Maritiem Cluster verkend en betreffen het realiseren van een geheel nieuwe route alsmede het verplaatsen van stromen naar een logistieke hub op Kooypunt/Kooyhaven.

Verbeterde bereikbaarheid van de haven kan bijdragen aan de aantrekkelijkheid van het vestigingsklimaat van Den Helder, en daarmee aan het versterken van de haven economie. Ook resulteert een verbeterde bereikbaarheid van de haven tot verbeterde bereikbaarheid van de stad Den Helder. Door, waar mogelijk, verkeersstromen eerder af te vangen neemt de verkeersoverlast in de stad af en neemt de leefbaarheid in Den Helder toe.

Naast de bereikbaarheid over de weg is de bereikbaarheid van de Haven over het water evenzo belangrijk. De TESO (met een eigen haven) is afhankelijk van een goede vaarverbinding (en overigens ook van een goede route op het land). Daarnaast wordt de haven gebruikt door KM (en NATO lidstaten), Kustwacht, loodswezen, KNRM, Offshore schepen, diverse ondersteunende schepen en pleziervaart. Dit kan gelet op de beperkte ruimte in de haven leiden tot mogelijke knelpunten. Het is belangrijk om ook op het water een zo goed mogelijke routing te hebben en houden.

In het Maritiem Cluster wordt hier onder meer gekeken naar het realiseren van een tweede vaarverbinding via het Boerenverdriet – Willemsoord. Deze komt dan naast de huidige vaarroute (KVSS – Haven) en biedt een alternatief voor de pleziervaart.

### **Waar willen we staan in 2040?**

In 2040 is er geen sprake meer van structurele congestie in de stad. De verplaatsing van verkeersstromen naar de logistieke hub op Kooyhaven heeft, in combinatie met een tweede doorgaande route over het Nieuwe Diep-Nieuwe Werk - en de realisatie van een nieuwe Moormanbrug van en naar Defensierrein - ervoor gezorgd dat de verschillende verkeersstromen zodanig verspreid zijn dat congestie verleden tijd is geworden.

In 2040 heeft Defensie een nieuwe brug in gebruik toegespitst op de verwachte toekomstige ontwikkelingen op Defensierrein.

In 2040 is de mobiliteitshub gerealiseerd niet ver van Den Helder Airport. Via deze hub kunnen toeristen – maar ook ander verkeer – snel en gemakkelijk naar Den Helder en/of Texel doorreizen.

De aanleg van een tweede vaarroute (Boerenverdriet) heeft een impuls gegeven aan Willemsoord. Hier is een centrale en levendige horeca ontplooid die meer en meer (pleziervaart)toerisme trekt.

### **Handelingsperspectief**

1. Om de bereikbaarheid te realiseren die wij ons voorstellen moeten behoorlijk grote ingrepen plaatsvinden. De nieuwe route over het Nieuwe Diep/Nieuwe Werk vraagt een opwaardering van de huidige weg (en loopt over de primaire kering). Het vraagt daarnaast om een essentiële en randvoorwaardelijke nieuwe verbinding (een tweede brug) van en naar het Nieuwe Werk (Ravelijnburg). En bij deze ontwikkelingen hoort ook de vervanging (en verplaatsing van de nieuwe Moormanbrug).
  - De Gemeente is partner in het Maritiem Cluster. In het Maritiem Cluster worden deze plannen verder verkend en uitgewerkt. De Gemeente moet zich inzetten om alle plannen (en planonderdelen) uit het Maritiem Cluster te verwezenlijken.
  - De gemeente is verantwoordelijk voor een goede ruimtelijke inpassing van de infrastructurele werken. Deze verantwoordelijkheid en taak moet meegenomen worden in de investeringsramingen voor de komende decennia.
2. Daarnaast (ook vanuit de plannen in het Maritiem Cluster) zijn verplaatsingen van verkeer aantrekkende functies voorgesteld. Deze verplaatsingen moeten worden uitgevoerd en gefaciliteerd door de gemeente Den Helder.
  - De gemeente is als partner in het Maritiem Cluster deels verantwoordelijk voor de integrale uitvoering van alle projecten.
  - De gemeente blijft eveneens in gesprek met Texel, TESO en bedrijfsleven over de toekomst van mobiliteit en de mogelijkheden van een mobiliteitshub.



### 3.5 Een leefbare stad en haven

De haveneconomie versterken bestaat niet alleen uit het extra ruimte scheppen voor bestaande en nieuwe activiteiten. Een toekomst vast Den Helder bestaat ook uit het ontwikkelen van het juiste economische vestigingsklimaat en leefklimaat. Dat vraagt inzet op bereikbaarheid, op het versterken van de verbinding tussen stad en haven en vraagt aandacht voor de leef- en woonomgeving.

Een leefbare stad is een levendige haven en andersom. De stad en de haven kunnen aantrekkelijker worden gemaakt door te investeren in verbindingen. Dat kunnen fysieke verbindingen zijn (uitzichtpunten, routes en beperking van hekwerken) maar ook verbindingen tussen belangrijke stakeholders in een havenplaats als Den Helder. Het meer openstellen van de stad voor de haven en voor KM functies en het meer openstellen van het Defensie terrein voor de stad kan bijdragen aan die gewenste verbinding.

Daar waar dat mogelijk is moeten we de relatie tussen de stad en de haven versterken. Dat kan bijvoorbeeld ook bij Harssens, waarmee een gewenste historische verbinding gemaakt kan worden met het oude Fort Harssens. Dit vraagt uiteraard wel wat oplossingen irt veiligheid en beveiliging.

Tenslotte moeten we blijven kijken naar een verdere ontwikkeling van de Veerhaven. Het verplaatsen van de Veerhaven naar zee zou een enorme impuls zijn voor de maritieme stadsontwikkeling. Het biedt ruimte voor voorzieningen, betere routes van en naar Harssens en meer openheid (voorterrein veerhaven) en gaat de ruimtelijke kwaliteit erg goed doen. Belangrijk is bovendien dat hiermee ook de cultuurhistorische gebouwen van de KM en het KIM weer beter tot hun recht komen.

Den Helder wil een goede verbinding tussen stad, haven en zee. Een goede stadsontwikkeling is essentieel voor de leefbaarheid en de relatie tussen stad en haven moet worden versterkt.

#### **Waar staan we in 2040?**

In 2040 is de leefbaarheid van de stad verbeterd. Er zijn verbindingen en samenwerkingen tot stand gekomen die de stad minder isoleren ten opzichte van de haven en de zee. Door ruimtelijke ingrepen is de haven en de zee meer bereikbaar geworden en door verplaatsingen van functies zijn stad, haven en Marine meer geïntegreerd. Het heeft geleid tot meer roering en heeft een impuls gegeven aan de economie, het toerisme en de brede welvaart.

In 2040 liggen de plannen voor een integrale herontwikkeling van Veerhaven op tafel. De geplande herontwikkeling doet recht aan een laatste belangrijk onderdeel in de gebiedsontwikkeling van het Maritiem Cluster en verbindt de stad en de haven nog meer met elkaar dan reeds uitgevoerde projecten.

#### **Handelingsperspectief**

1. Om de leefbaarheid echt een impuls te geven moeten we vaart maken met die planonderdelen die hiervoor in het Maritiem Cluster zijn benoemd. Dit betreft het ontwikkelen van Buitenveld (waarbij KM binnen Willemsoord het braakliggende terrein gaat ontwikkelen tot een functiemix, met in ieder geval legering).
  - De Gemeente Den Helder is – alhoewel niet direct verantwoordelijk voor deze herinrichting – wel betrokken bij de planontwikkeling voor Buitenveld en draagt zorg voor een goede en passende ruimtelijke kwaliteit, waarbij in ieder geval aandacht is voor het kwadrant Willemsoord en de verkeersafwikkeling van Buitenveld (naar Willemsoord, maar eventueel ook naar andere ontsluitingen).
2. De Gemeente Den Helder moet op een zelfde wijze betrokken zijn bij andere ontwikkelingen die als doel hebben om de verbinding tussen haven en stad te bevorderen. Denk hierbij aan het inrichten van de multifunctionele dijk (als vervolg op het versterken van de primaire kering), de ontwikkeling van Willemsoord Noord, de verplaatsing van Het Arsenaal en de logistieke dienst vanuit Basingracht).
  - De gemeente is betrokken bij alle planontwikkelingen en faciliteert planprocessen en besluitvorming.
3. De Gemeente trekt eveneens aan verdere integratie van mogelijkheden van civiele bedrijven in de haven en met name ten behoeve aan de verdere groei en tot stand koming van verschillende high tech civiel-militaire samenwerkingsclusters. Eerder is METIP al gelanceerd. Dergelijke bruisende samenwerkingsverbanden brengt ook veel voor de stad en de leefbaarheid van een stad).
  - De Gemeente kijkt waar en hoe innovatie en innovatiekracht kan neerkomen in de stad
  - De Gemeente werkt met KM en andere bedrijven aan een goede boodschap die aantrekkelijk is voor jongeren van buiten. Dit vraagt – gelet op eerder pogingen – wellicht wel een nieuwe aanpak.

## 3.6 Een veilige haven

De ontwikkeling van het Maritiem Cluster en de haven zelf noopt tot een nauwkeurige afstemming van mogelijke combinaties van stedelijk gebruik van het water, de kades en de oevers en beroepsmatig gebruik, bijvoorbeeld aanmeerplekken voor boten, Vissers en binnenvaartschepen.

De haven biedt ruimte voor KM, Kustwacht, KNRM, Offshore schepen, pleziervaart en binnenvaart. Met de voorgestelde ontwikkelingen (aanleg kades en haventerrein) moet aandacht zijn voor de veiligheid op het water. Dit vraagt constante aandacht van Rijkshavenmeester en havenmeester en vraagt aandacht bij gemeente Den Helder. Een veilige haven is een gewilde vestigingsplaats. Het is derhalve een cruciaal onderdeel van de gehele ambitie ten aanzien van het Maritiem Cluster. Veiligheid moet gewaarborgd zijn.

Om de haven van Den Helder in de toekomst verder te laten ontwikkelen en opereren is het dus belangrijk dat de haven een veilige haven is. Het gaat hierbij niet alleen om toezicht van de havendienst of kustwacht, maar ook om milieuveiligheid en de fysieke staat van de haven. Om de haven naar behoren te laten opereren is het van belang dat het onderhoud van de haveninfrastructuur op orde is en dat noodzakelijke renovaties worden uitgevoerd.

Naast onderhoud van de haven zelf speelt ook externe veiligheid een rol. Dit betreft bijvoorbeeld geluidsoverlast van industrie voor de leefomgeving. Wanneer de haven verder wordt ontwikkeld en mogelijk wordt geschoven met functies zijn de geluidsruimtes, en bijvoorbeeld luchtkwaliteit, aspecten die afgewogen moeten worden.

Aansluitend op het kernpunt maritieme stadsontwikkeling speelt ook het thema veiligheid hierbij een belangrijke rol. Een van de ambities is om haven en stad meer te verbinden en samenwerkingen te organiseren. In de praktijk zou dit gerealiseerd kunnen worden door bijvoorbeeld bepaalde functies van de Koninklijke Marine verder de stad in te brengen. Momenteel bevindt de Koninklijke Marine zich op een afgesloten terrein. Bij het verschuiven van Marine functies richting de stad moet hier goed over nagedacht worden hoe dit zowel veilig als toegankelijk kan worden gerealiseerd.

### Waar willen we staan in 2040

In 2040 is de haven van Den Helder een veilige haven. De afgekeurde havendelen (Veerhaven), kades (civiele kades Nieuwe Diep en Nieuwe Werk) en bruggen (Moormanbrug) zijn vervangen en kunnen weer voor ruimere tijd veilig gebruikt worden.

Alle ontwikkelingen in de haven worden getoetst aan nautische veiligheid. Vanuit die optiek wordt ervoor gezorgd dat de haven nautisch gezien een veilige werk en verblijfplaats is en zal blijven.

In 2040 is de haven niet minder druk geworden. Het vraagt constant schipperen met de aanwezige ruimte. Veranderende wet- en regelgeving, meer aandacht voor leefbaarheid en de wens om stad en haven meer met elkaar te verknopen zorgt voor structurele bijsturing van ontwikkelingen in de haven. Door de verbeterde samenwerking loopt die coördinatie en afstemming voorbeeldig.

### Handelingsperspectief

1. Een veilige haven is belangrijk. Maar staat niet altijd in lijn met de andere wensen en opgaven die op een haven als Den Helder afkomen.

- De gemeente Den Helder (met HHNK, PNH en anderen) monitort en dwingt af dat alle havenonderdelen voldoen aan de eisen van de tijd. Indien er onveilige situatie ontstaan moet de gemeente ingrijpen.

- Hiervoor is het van belang dat naast de Rijkshavemeester ook altijd een 'gemeentelijke' havenmeester is. Zij zijn de vooruitgeschoven posten en de oren en ogen van de gemeente, KM en havenbedrijf.

- De gemeente moet ten alle tijden afwegingen maken tussen veiligheid (security) en openheid. Per situatie moet de gemeente hierin met het Havenbedrijf en/of de KM kijken wat kan en mag. Dit vraagt ook iets aan de stakeholders en maakt daarom ook al een onderdeel uit van de ontwikkelingen in het Maritiem Cluster.

## 4. Gebruik van de Visie

In dit hoofdstuk beschrijven we hoe de gemeente de visie (met andere stakeholders) wil gebruiken en inrichten.

### **De havenvisie dient meerdere doelen:**

1. Als intern gemeentelijk toetsingskader voor het huidige en toekomstige gemeentelijke beleid ten opzichte van de haven.
2. Als uitgangspunt voor de strategische samenwerking tussen de gemeente, Havenbedrijf en overige stakeholders.
3. Als beleidsmatig toetsingskader bij het aandeelhouderschap.

We hebben ervaren dat met het opstellen van deze havenvisie er al goed stappen worden gezet op het gebied van kennisuitwisseling en dat het onderlinge begrip tussen stad en havenautoriteit is toegenomen. We willen hierop voortbouwen door kennis en expertise van gemeente en Havenbedrijf te bundelen in gezamenlijke programma's en de samenwerking met andere stakeholders (huidige en toekomstige ondernemers, Koninklijke Marine) te versterken.

### 4.1 Intern gemeentelijk toetsingskader

De vijf thema's van deze visie scheppen duidelijkheid over de gemeentelijke ambities en ontwikkelopgaven ten opzichte van de haven. Daarmee zijn ze richtinggevend voor stakeholders, en vormen ze een leidraad voor de discussie binnen de gemeente.

**Wat gaan we doen?**

Toekomstig gemeentelijk beleid en ontwikkelingen die het havengebied raken (o.m. ook de plannen uit Maritiem Cluster), dienen te worden afgestemd op deze Havenvisie (en haar uitvoeringsplannen). Hierbij kan het zijn dat publieke belangen in bepaalde gevallen schuren of zelfs conflicteren. In die gevallen zal inzichtelijk moeten worden gemaakt waar het schuurt en hoe op een zorgvuldige manier een afweging kan worden gemaakt. De gemeente stelt op basis van deze visie een uitvoeringsplan op met een uitvoeringsagenda. Onderdeel van deze vervolgstap is het in de tijd zetten van de diverse activiteiten en het koppelen van middelen aan deze activiteiten.

### 4.2 Strategische samenwerking

Den Helder en de haven staan voor veel en grote opgaven die voor afzonderlijke organisaties te groot en te complex zijn om alleen op te pakken. De gemeente, KM en havenbedrijf moeten nauw samenwerken, met elkaar en met andere partners. Dit vergt een verdere professionalisering van de samenwerkingsrelatie met duidelijkheid over de verschillende rollen. Dit moet op korte termijn worden opgepakt en uitgewerkt. Immers de omvang van de opgaven vereist de inzet van veel partners, zoals onder andere de steun van en samenwerking met bedrijfsleven en partneroverheden. Daarom wil de gemeente de bestaande samenwerkingsrelaties met het havenbedrijfsleven, belangenvertegenwoordiging, participatieplatforms en mede overheden verder versterken in een Havenberaad.

De gemeente Den Helder is partner binnen het Maritiem Cluster waar zij samen met Defensie (KM) en PNH optrekt in een verdere versterking en ontwikkeling van het Maritiem Cluster. Deze samenwerking gaat verder dan alleen gebiedsontwikkeling en kijkt ook naar samenwerkingen op het gebied van innovaties, onderwijs en mobiliteit. De gemeente Den Helder zet zich in om de intenties die zijn afgesproken in de samenwerking te bewerkstelligen.

De gemeente Den Helder is zich ervan bewust dat de transities die op Nederland en de regio afkomen niet door hen alleen te behappen zijn. Zij leunt derhalve op de kennis en inzet van andere partners, zoals de provincie Noord-Holland en het Havenbedrijf. Den Helder is van mening dat zij alleen via gezamenlijke inspanningen met andere partijen haar potentie ten volle kan benutten. Samenwerkingen met provincie, het Havenbedrijf, andere havenbedrijven, andere havenplaatsen (de kopgemeenten) is niet alleen een wens, maar pure noodzaak.

### **Wat gaan we doen?**

Dit doen wij door het aanstellen (reeds gedaan) van één gemeentelijk aanspreekpunt voor alle haven gerelateerde zaken. Deze haven coördinator is het gemeentelijke aanspreekpunt voor alle stakeholders in de haven.

Daarnaast is hij verantwoordelijk voor een meer gecoördineerde en afgestemde lobby lijn naar de regio, de provincie en het Rijk. De haven coördinator trekt en werkt mee aan diverse samenwerkingsverbanden, waar ook PoDH deel vanuit maakt.

Daarnaast verkennen wij de mogelijkheden en de inrichting van een (nieuw) havenberaad.

Dit beraad heeft tot doel om in de toekomst alle haven gerelateerde ontwikkelingen tijdig en open met alle belanghebbende te delen. Een dergelijk beraad is er voor en door de belangrijkste stakeholders, maar bestaat in ieder geval uit afgevaardigden vanuit de gemeente (de haven coördinator), de KM, PoDH en het bedrijfsleven. Wij zijn van mening dat een dergelijk beraad een verbindende rol kan spelen tussen de verschillende belanghebbenden en kan helpen bij het opbouwen van een gezamenlijk gedragen beeld. Het kan eventueel argwaan of wantrouwen wegnemen en uiteindelijk zelfs adviserend zijn richting de gemeentelijke besluitvormende instanties.

De gemeente Den Helder stimuleert en bewaakt bestaande samenwerkingsverbanden en staat open voor nieuwe. Met name ten aanzien van de energietransitie en de effecten daarvan op de havens vraagt Den Helder om meer samenwerking en betere uitwisseling van kennis en kunde. Dit vraagt zij aan het Havenbedrijf, maar is ook een opgave aan haarzelf. De gemeente ziet graag dat bestaande samenwerkingen en contacten tussen PoDH en PoA worden geïntensiveerd en wil hier graag ook een rol in spelen. Gelijktijdig ziet zij ook meerwaarde in een verdere samenwerking met andere waddenhavenplaatsen in relatie tot maritieme havenontwikkelingen (aan de Waddenzee).

### 4.3 Toetsingskader bij het aandeelhouderschap

Naast het behartigen van publieke belangen, is de gemeente ook aandeelhouder van de NV Port of Den Helder.

Het Havenbedrijf beheert de grond van de gemeente in het havengebied, ten behoeve van duurzame economische ontwikkeling. De gemeente heeft de verantwoordelijkheid om kaders te stellen en te sturen op de verschillende publieke belangen.

#### **Wat gaan we doen?**

Daarvoor wil de gemeente een actievere rol aannemen als aandeelhouder. Wij denken dat een betere en actievere samenwerking kan bijdragen aan zowel de publieke belangen van ons als gemeente als aan de commerciële belangen van PoDH. Een beter inzicht van de haven gaat ons helpen om een betere partner te zijn in de haven. Wij doen dit overigens zonder op de stoel te gaan zitten van PoDH. Zij voeren hun taken uit en bewaken de commerciële belangen. Wij voeren slechts een strakkere koers op de publieke aangelegenheden. Deze actievere rol betekent dat gemeente hier meer tijd en middelen voor moet reserveren en inzetten. De aanstelling van een haven coördinator is hierin erg belangrijk (geweest).

In de rol van aandeelhouder stuurt de gemeente op de financiële continuïteit van het Havenbedrijf op de lange termijn. In de praktijk kan een gezond rendement op maatschappelijk geïnvesteerd vermogen botsen met de gewenste invulling van de overige publieke belangen. In deze gevallen zullen ook deze belangen expliciet met elkaar gewogen moeten worden. In zijn rol als aandeelhouder moet de gemeente toestemming geven voor bepaalde investeringen van het Havenbedrijf. In de afweging bij die beslissing zal de gemeente naast het rendementsvooruitzicht ook meewegen of en zo ja op welke wijze deze investeringen bijdragen aan de publieke belangen.

De gemeente Den Helder gaat het strategisch overleg en de besluitvorming tussen directie, raad van commissarissen en aandeelhouder verder stroomlijnen. De gemeente zal samen met het Havenbedrijf kritieke prestatie-indicatoren (KPI's) en expliciete meetinstrumenten opstellen voor het monitoren van de activiteiten uit het uitvoeringsplan (en agenda).

De gemeente vindt het belangrijk dat zij (en haar deelnemingen) voldoende geëquipeerd zijn om de toekomstige ontwikkelingen die op de haven en de stad aankomen op te vangen en daarmee de economie en de werkgelegenheid te versterken. Als blijkt dat er in de samenwerking met het Havenbedrijf mogelijkheden zijn om hier te versnellen of te verbeteren dan staat zij hier voor open.



# Bijlagen

# 1. Feiten en cijfers

## 1.1 Haven Den Helder in de context

### 1.1.1 Nationaal belang haven

Op nationale (en internationale) schaal speelt Den Helder door haar strategische ligging een cruciale rol als thuisbasis van de Koninklijke Marine en als logistieke basis voor offshore en aanlandplaats van duurzame energie. De haven van Den Helder draagt, in samenhang met de ontwikkelingen in het Maritiem Cluster, in ieder geval bij aan twee onderwerpen die van nationaal belang zijn: de energietransitie en het waarborgen van de nationale veiligheid.

Maar de civiele en militaire haven kunnen elkaar ok nog verder versterken, zowel binnen als buiten het havengebied en ook op andere fronten een bijdrage leveren aan nationale belangen. Een verdere samenwerking tussen KM en bedrijfsleven bv op het gebied van kennis & innovatie, (high-tech onderhoud) kan economisch van betekenis worden.



*Bijschrift: locaties Defensie Nederland*

### 1.1.2 Regionaal belang haven

De haven van Den Helder vervult als economische motor een belangrijke regiofunctie. Verbinding en relaties met de regio, en gevestigde partijen, zijn daarom van groot belang.

De haven speelt op zowel nationaal als regionaal niveau een belangrijke rol ten aanzien van operations & maintenance van offshore energie. Lag de focus eerst met name op olie en gas onderhoud, verschuift deze nu meer naar onderhoud van offshore wind op zee. Met name de combinatie van de haven met het nabij gelegen Den Helder Airport – die vrijwel geheel is ingericht voor offshore dienstverlening - maakt deze plek zo uniek en sterk.

De provincie Noord-Holland heeft de ambitie om in 2050 klimaatneutraal te zijn. De energietransitie speelt hier in een belangrijke rol, ook voor de haven van Den Helder omdat hier energie aan land komt, wordt opgeslagen, omgezet, gebruikt en gedistribueerd over de netwerken.

### 1.1.3 Lokaal belang haven

Het grootste deel van de haven wordt gebruikt als mariehaven. De Koninklijke Marine moet, voor een verantwoorde bedrijfsvoering, rekening houden met haar huidige en toekomstige behoeften in relatie tot de fysieke mogelijkheden van de haven. Het Defensie terrein ligt grotendeels buitendijks. Met het oog op de verwachte zeespiegelstijging is het daarom noodzaak om compact, ruimte-efficiënt en toekomstbestendig met het gebied om te gaan.

## 1.2 Haven Den Helder

De civiele haven van Den Helder richt zich met name op de Operations & Maintenance van offshore energie. Daarnaast kent de haven van Den Helder nog een vloot vissersschepen (overigens met een andere herkomst).

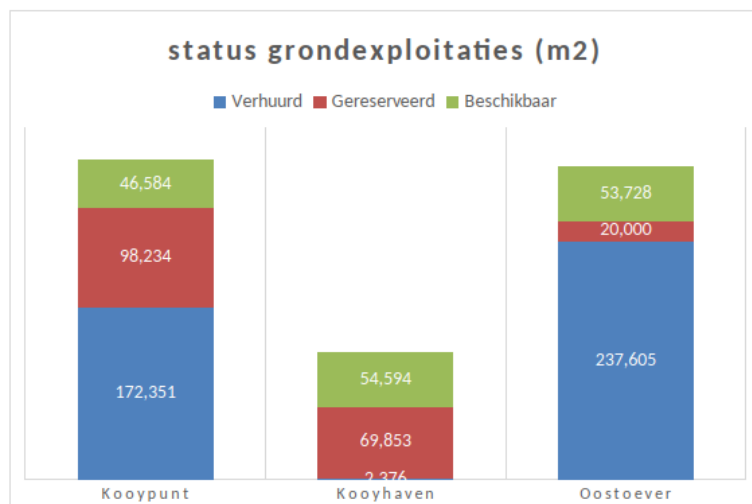
De haven van Den Helder is een pitstop haven, waar schepen kortdurend afmeren, alvorens zij weer vertrekken naar de olie & gas of windmolenvelden op zee.



PoDH ziet na de coronaperiode een opleving van de activiteiten op de Noordzee voor het onderhoud van de olie- en gasinfrastructuur op zee. Deze trend was al in 2021 te zien en werkte ook in 2022 door. De enorme prijsstijgingen van gas sinds de start van de oorlog in Oekraïne zijn mede verantwoordelijk voor de toename van deze activiteiten op de Noordzee en daarmee zijn ook meer scheepsbewegingen ontstaan. De haven ziet bovendien meer scheepsbewegingen gerelateerd aan wind op zee.

Ondanks de teleoorgang van de visafslag en de visserijsector die onder druk staat, heeft PoDH in 2022 nog een flink aantal vissersschepen in de haven gezien.

In 2022 heeft PoDH in totaal 1,1 ha grond verkocht op Kooypunt en 0,5 ha verhuurd (naast de lopende huur/erfpachtcontracten).



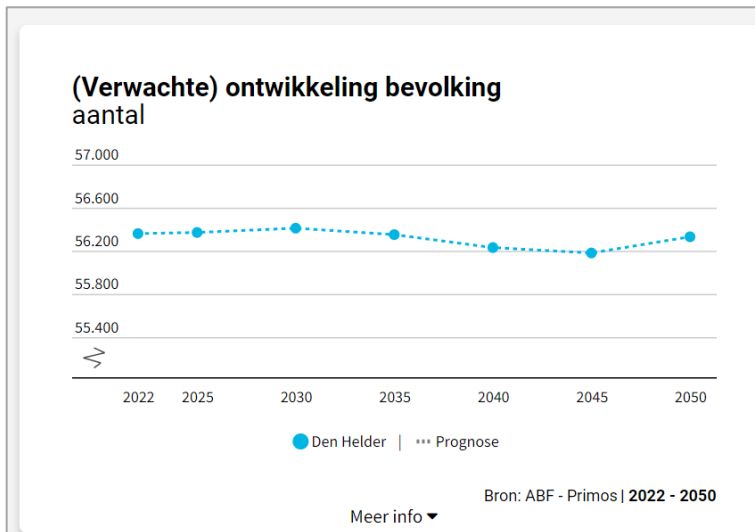
In bovenstaande figuur zijn de grondposities van PoDH weergegeven op de bedrijventerreinen Kooypunt, Kooyhaven en Oostoever. Het aantal vierkante meters waarover PoDH per 1 januari 2023 spreekt met potentiële investeerders, is weergegeven als "Gereserveerd" (rood). Van het totaal aantal beschikbare vierkante meters 340.000 m2 (34Ha) zijn 180.000 m2 (18 Ha) in reservering/bespreking.

Aantal banen in sector 'landbouw, bosbouw en visserij' is in 2021 met 10,5% afgenomen ten opzichte van 2020. Aantal banen in de sector 'industrie' is gekrompen met 3,6% in 2021 ten opzichte van 2020. Het totaal aantal banen is iets gegroeid.

## 1.3 Demografische ontwikkelingen

Op basis van de huidige demografische ontwikkelingen verwacht het CBS dat het bevolkingsaantal in Den Helder tussen 2021 en 2035 met 6,36% zal dalen. Dit in tegenstelling tot de verwachte nationale

bevolkingsgroei. Daarnaast is de verwachting dat medio 2050 17,4% van de bevolking ouder zal zijn dan 75 jaar. Naar verwachting zal hiermee de arbeidsparticipatie dalen.



## 1.4 Economie

Voorheen kende de Kop van Noord-Holland een neerwaartse demografische- en economische spiraal als gevolg van het teruglopen van de omvang van Defensie. Deze spiraal is nu gekeerd maar het zou goed zijn om minder afhankelijk te worden van de Koninklijke Marine. Voor de haven van Den Helder ligt hier een rol om de evenwichtige economische ontwikkeling vast te houden en te versterken.

Momenteel zijn er circa 4.000 haven gerelateerde arbeidsplaatsen in de Kop van Noord-Holland en het cluster olie en gas levert de grootste toegevoegde waarde op. Dit is echter, net zoals de visserij, een krimpende markt. Er is daarom behoefte aan een nieuw economisch verdienmodel voor de haven zoals Wind op Zee of Waterstof. Als schakel in de energietransitie kan Den Helder zijn economische basis versterken en verbreden.

## 2. Transities

### 2.1 Inleiding

Verskillende transities, maatschappelijke trends en mondiale ontwikkelingen kunnen van invloed zijn op de haven van Den Helder. Wij onderscheiden daarom in ieder geval de volgende trends en ontwikkelingen die mogelijk consequenties hebben voor de haven.

### 2.2 Transitie naar duurzame energiebronnen

In het Klimaatakkoord van Parijs (2015) is afgesproken dat we de opwarming van de aarde tegengaan. Hiervoor moet de energieopwekking door middel van fossiele brandstoffen drastisch wordt teruggebracht. De energietransitie biedt Den Helder en de haven van Den Helder kansen vanwege de strategische ligging aan de Noordzee. Deze is bij uitstek geschikt voor grootschalige opwekking van windenergie en voor de opslag van CO<sub>2</sub> in lege aardgasvelden.

#### **Plannen geïnstalleerd Offshore Wind Vermogen NL-Continentaal Plat tot 2030:**

- Energie akkoord tot 2023: 3,5 GW
- Routekaart naar 11,5 GW in 2030
- Aangescherpte doelstelling = 21,5 GW in 2030!
- Ambitie 2030-2050 NL duurzaam zelfvoorzienend
- Eindbeeld 70 GW Wind op Zee in 2050



## Kansen voor Den Helder...

De energietransitie biedt voor de haven grote mogelijkheden. De betekenis van de regio op het gebied van onderhoud, logistiek en bevoorrading van de windparken zal toenemen. De bedrijven in de haven en rond de luchthaven van Den Helder hebben al decennialange ervaring met offshore onderhoud en bevoorrading. Deze positie wordt uitgebouwd met kennis en ontwikkeling van duurzame energie (materiaalproductie, onderhoud). Den Helder ontleent zijn identiteit straks - naast het zijn van de marinestad van Nederland - ook aan zijn positie als energiehub.

Noord-Holland Noord heeft daarnaast ook grote kansen om dé waterstofregio van Nederland te worden. De regio heeft hierin namelijk een unieke en strategische positie. Het is de doorvoerhub van waterstof vanuit de windparken op zee. De aanwezige infrastructuur van gasleidingen van zee naar de stad maakt aansluiting op een nationale waterstofinfrastructuur een logische keuze. De grootschalige plannen voor windparken op zee ondersteunen een positie van regio als centraal punt in de Noord-Europese energiewinning.

De gegarandeerde beschikbaarheid van duurzame energie trekt steeds meer bedrijven en de ruimtelijke verschijningsvorm van energietransport en omzetting is beeldbepalend. Den Helder kan dit 'energielandschap' inzetten als haar nieuwe visitekaartje.



### Input voor planontwikkelingen

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

## 2.3 Geopolitieke ontwikkelingen

De 21e eeuw wordt de eeuw van Azië genoemd. De opkomst van China en India leidt ertoe dat het economische zwaartepunt in de wereld verschuift naar Azië. Binnen Azië is China uitgegroeid tot het productiecentrum van de wereld en investeert China in de Nieuwe Zijderoute. China krijgt op die manier meer invloed op de logistieke stromen naar Europa, die in de toekomst over land via Oost-Europa en over zee via Zuid-Europese havens Europa zullen bereiken.

De Nederlandse havens krijgen hierdoor te maken met toenemende concurrentie (van andere Europese havens). Als reactie op het optreden van o.m. China zien we een groeiend protectionisme en groeiende handelsbarrières.

Voor de haven van Den Helder kan dit ook consequenties hebben. Verdergaand protectionisme zorgt voor een beperking van de wereldhandel en kan leiden tot minder snelle groei op het gebied van bijvoorbeeld innovaties en high tech ontwikkelingen (waar bijvoorbeeld veel Aziatische grondstoffen voor nodig zijn). Een goede focus (waar zijn wij als haven van) en een goede samenwerking (met wie werken wij samen en zijn dat duurzame relaties) zijn belangrijk en dienen als voorwaarde voor een goede havenontwikkeling.

De oorlog in Oekraïne kent op het moment van schrijven twee effecten. Enerzijds zien wij een direct effect op het ruimtebeslag in de haven door de Koninklijke Marine (meer schepen, meer kades, meer inzet op kennis en onderhoud van schepen en scheepsinstallaties en zwaardere wapensystemen). Anderzijds zal de oorlog de energietransitie versnellen. De afhankelijkheid van gas en andere fossiele grondstoffen moet snel worden afgebouwd en worden vervangen door schone duurzame energiebronnen, met name windenergie. Tevens wordt door de oorlog het eerder benoemde protectionisme ook verder aangewakkerd. Het is nog onduidelijk wat de doorwerkingen hiervan zullen zijn, maar de 'vrije' markt zal hierdoor wel verstoord worden.

## 2.4 Mobiliteitstransitie: minder, anders, duurzamer reizen

Binnen mobiliteit is sprake van een aantal belangrijke trends. Voortgaande digitalisering en schaalvergroting leiden tot efficiënter en goedkoper transport met minder uitstoot. Daarnaast zien we vanuit duurzaamheids-overwegingen een verschuiving van transport over de weg naar transport over water en het spoor, waardoor ook de binnenvaart belangrijker wordt. Voor de haven van Den Helder een uitgelezen kans om ook, naast de verduurzaming van de schepen en haven, ook ruimte te bieden voor transport over water. Kooyhaven zou hierin een rol kunnen nemen. We gaan minder reizen, anders reizen én duurzamer reizen. Dat betekent voor Den Helder dat de verkeersstromen naar en door de stad zullen veranderen. Zwaar verkeer kan bijvoorbeeld eerder worden afgevangen en van daaruit gaat het vervoer slim en duurzaam naar haven en stad. Bestemmingsverkeer wordt dan via aantrekkelijke routes de stad in geleid. Gebruik van openbaar vervoer naar Den Helder en Texel wordt verder gestimuleerd, waarbij een mobiliteitshub op bijvoorbeeld Kooypunt een ruimtelijke smaakmaker voor de zuidelijke entree van de stad kan worden. Kortom: in de toekomst staat niet meer de auto maar de reiziger centraal en dat komt de leefbaarheid in de stad ten goede.

### Input voor planontwikkelingen

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

## 2.5 Klimaatverandering

De zeespiegel stijgt, en richting 2100 is dat wellicht al bijna een meter ten opzichte van nu. De scenario's van het Deltaprogramma laten diverse manieren zien om met het stijgende water om te gaan:

- meebewegen met het stijgende water,
- beschermen van de huidige situatie/kustlijn, en
- zeewaarts uitbreiden van kustverdediging.

Tot 2050 hebben we de te verwachten stijging van de zeespiegel redelijk in beeld. Daarna wordt het onzeker. Gaat de lijn exponentieel omhoog of blijft de stijging geleidelijk doorgaan? Die mate van onzekerheid vraagt om maximale flexibiliteit naar de toekomst en dus om verstandige (en flexibele) ingrepen.

De primaire waterkering is de plek waar stad, zee en haven elkaar raken. De kering is echter afgekeurd en vraagt directe aandacht. Er doet zich dus nu een kans voor om de noodzakelijke aanpassingen (ten behoeve van de waterveiligheid) te koppelen aan andere urgente opgaven ten aanzien van de economie en maritieme stadsontwikkeling. De beperkte beschikbare ruimte op het Nieuwe Diep-Nieuwe Werk sluit een traditionele dijkversterking uit. Vanuit die optiek is een gezamenlijke aanpak en invulling van een nieuwe waterkering dan ook noodzakelijk. Een slimme multifunctionele waterkering biedt de gelegenheid om niet alleen de veiligheid te waarborgen, maar kan ook diverse andere functies dienen of versterken. Daarbij zal de primaire waterkering zodanig moeten worden ontworpen dat ook oplossingen op de langere termijn (2100 en verder) daar later flexibel in te voegen/ of aan te koppelen zijn.

Dat laatste geldt net zo goed voor het buitendijkse deel van het Maritiem Cluster. Ook al ligt dit deel buitendijks, er moet wel nagedacht worden over de consequenties van een zeespiegelstijging. Mogelijk betekent een verdere stijging dat er op termijn de noodzaak ontstaat om meer dan nu mee te bewegen met de zee. Dat vraagt dat we nu al nadenken over die mogelijkheden, opdat we er later geen spijt van krijgen.

### Input voor planontwikkelingen

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

## 2.6 Specifieke kaders, beleid en ontwikkelingen

Deze havenvisie geeft aan hoe en waarop de gemeente de komende jaren wil sturen. Dit doen wij natuurlijk niet autonoom. De ontwikkeling van de haven en de ontwikkeling van de gemeente en de ontwikkelingslijnen voor andere belanghebbenden volgen gemeentelijk, provinciaal en rijksbeleid. Met de navolgende (beleids-)kaders wordt rekening gehouden:

### 2.6.1 Rijk

#### **Havennota 2020-2030**

De ambitie van de Havennota is: “De overheid en de havens willen er samen voor zorgen dat de Nederlandse (zee)havens hun leidende en krachtige positie kunnen behouden in de economie van de toekomst die duurzaam, digitaal en verbonden is”. De rijksoverheid zet in op acht integrale thema’s die zeehavens en achterland aan elkaar verbinden. Dat zijn:

1. Bereikbaarheid en logistiek als onderscheidende factoren voor havens
2. Veiligheid, zowel ten aanzien van security als van safety.
3. Digitalisering ten behoeve van verbeteren van ketens
4. Economie, gericht op een aantrekkelijk vestigingsklimaat, vergroten van innovatiekracht en het houden/versterken van de goede concurrentiepositie.
5. Europese en internationale ontwikkelingen in relatie tot handelsstromen
6. Verduurzaming en klimaatadaptatie
7. Beschikbaarheid van en druk op de ruimtelijke omgeving
8. Arbeidsmarkt, in relatie tot het versterken en houden van voldoende goed gekwalificeerde mensen

Vrijwel alle bovengenoemde thema’s staan centraal in het denken over de toekomst van de Helderse zeehaven.

#### **Kamerbrief over Strategisch Vastgoedplan 2022 ministerie van Defensie**

In de kamerbrief wordt aangegeven dat er de komende periode fors geïnvesteerd wordt in de ontwikkeling van de krijgsmacht en dat de organisatie de komende jaren zal groeien. Ook de kazernes zullen hier in de toekomst op moeten worden aangepast.

Naast deze groei houdt Defensie rekening met klimaatverandering, schaarste van grondstoffen en effecten op natuur en milieu bij de vervanging en vernieuwing van vastgoed. De Nieuwe Haven in Den Helder vraagt hierbij specifiek aandacht wat betreft waterveiligheid. Er wordt, naar aanleiding van een studie naar benodigde maatregelen ten behoeve van klimaatverandering, gekeken of er waterkeringen kunnen worden opgetrokken om voldoende voorbereid te zijn.

#### **Kabinetsaanpak Klimaatbeleid (waterstofstrategie)**

De Nederlandse overheid wil een duurzame energiemix ontwikkelen ten behoeve van de ambitie om in 2050 klimaatneutraal te zijn. Omdat niet alles met elektriciteit te verduurzamen is, is waterstof ook een belangrijk schakel in deze keten. In Nederland wordt waterstof al veel gebruikt en geproduceerd. Deze waterstof, grijze waterstof, wordt vooral gemaakt met aardgas en hier komt veel CO<sub>2</sub> bij vrij. De komende jaren wil de Nederlandse overheid deze waterstof op fossiele basis vervangen door schonere waterstof die koolstofarm of op basis van hernieuwbare energie wordt geproduceerd. De overheid wil dit onder andere doen via windparken op zee.

### 2.6.2 Provincie Noord-Holland

#### **De provinciale Nota Zeehavens**

De zeehavens van Noord-Holland zijn van belang voor de Noord-Hollandse en Nederlandse economie. De haven van Den Helder speelt een belangrijke rol op nationaal en regionaal niveau. Tegelijkertijd blijft de balans tussen welvaart en welzijn voor de provincie van groot belang. De provincie beschouwd de transitie naar duurzame energie en circulaire bedrijvigheid als belangrijke sleutels voor een verdere doorontwikkeling van haar zeehavens. Door hier op in te zetten in Den Helder, en zo te werken aan een nieuwe economisch verdienmodel, wordt men minder afhankelijk van de Koninklijke Marine.

In de provinciale Nota Zeehavens wordt Den Helder benoemd als essentiële schakel in de energietransitie op zee. Vanwege de strategische locatie kan vanuit de haven een bijdrage geleverd worden aan het onderhoud en in de aanleg van de te realiseren windparken op zee.

Ook op het vlak van waterstof ziet de provincie kansen voor Den Helder vanwege de nabijheid van de NAM. Deze ontwikkelingen vragen ruimte in het havengebied. De provincie ziet hier een ruimtelijk vraagstuk voor de haven vanwege de beperkte vrij ruimte en de groeiende ruimtevraag door verwachte ontwikkelingen. Naast ruimte binnen het havengebied gaat het hierbij ook om beschikbare kaderuimte.

### 2.6.3 Gemeente Den Helder:

#### De Strategische uitgangspunten Omgevingsvisie 2021

De gemeente Den Helder heeft een aantal strategische uitgangspunten benoemd in aanloop naar een Omgevingsvisie. Deze worden op dit moment uitwerkt in de definitieve Omgevingsvisie 2040. De Omgevingsvisie bevat uitgangspunten die ook van invloed zijn op het havengebied en daarmee op de havenvisie. De uitgangspunten zijn als volgt:

1. Den Helder ontwikkelt zich verder als aantrekkelijke gemeente voor bewoners, ondernemers en bezoekers.
2. Een gezonde en veilige leefomgeving voor iedereen is altijd de basis.
3. Nieuwe ontwikkelingen versterken de bestaande omgeving en bieden kwaliteit en onderscheidend vermogen.
4. De gemeente Den Helder is zo optimaal mogelijk bereikbaar met verschillende vervoersmiddelen.
5. De haven is de economische, sociaal-culturele en historische rode draad door Den Helder.
6. In de gemeente Den Helder ervaren bewoners en bezoekers de unieke ligging aan drie kusten.
7. De gemeente Den Helder behoudt en versterkt haar kenmerkende open landschappen en Huisduinen, Julianadorp en Den Helder ontwikkelen zich daarbinnen verder als aparte kernen.
8. Stadshart en Willemsoord ontwikkelen zich verder richting één samenhangend en complementair centrumgebied voor gemeenten en regio.
9. Den Helder omarmt de Stelling Den Helder en ontwikkelt dit gebied verder tot de trotse voorkant van de stad.

In de Omgevingsvisie benoemd de gemeente de ambitie om actief in te zetten op het versterken van de verbinding tussen stad en haven. Door aandacht te besteden aan maritieme stadsontwikkeling kan Den Helder haar karakter als (historische) havenstad verder ontwikkelen.

De haven biedt ruimte voor (zee)havengebonden activiteiten. Hierbij wordt prioriteit gegeven aan gebonden activiteiten die bijdragen aan de nationale belangen energietransitie en nationale veiligheid. Het streven is om hierbij naar een optimale verdeling te zoeken van de beschikbare ruimte, waarbij bedrijvigheid zonder directe behoefte aan kaderuimte bij voorkeur plaatsvindt op andere locaties in het Maritiem Cluster.

#### **Beleidskader Verbonden Partijen 2018**

De gemeente Den Helder kan samenwerken als dit bijdraagt aan de realisatie van gemeentelijke doelstellingen, als de dienstverlening beter of goedkoper wordt of als de samenwerking resulteert in beter beleid. Een manier van samenwerken is een deelname in zogenoemde verbonden partijen. Dit zijn zelfstandige organisaties waarin de gemeente een bestuurlijk en financieel belang heeft. De raad heeft een kader stellende en controlerende rol ten opzichte van verbonden partijen. Het aansturen van een verbonden partij en het dragen van verantwoordelijkheid voor de uitvoering is de rol van het college.

De gemeente Den Helder neemt deel in verschillende privaatrechtelijke samenwerkingen, waaronder NV Port of Den Helder. Het college is hier de enige aandeelhouder. De raad kan bij vennootschappen op de volgende manieren invloed uitoefenen:

- Zienswijze geven vooraf aan de oprichting.
- Kaders meegeven bij het aangaan van deelname in een vennootschap.
- Controleren via het college of vennootschappen voldoende bijdragen aan de gemeentelijke doelen.
- Middelen beschikbaar stellen en inhoudelijke kaders meegeven bij projecten/opdrachten.

Vanuit het beleidskader Verbonden Partijen wordt de betrokkenheid van de raad vergroot door tussen college en raad meer het gesprek aan te gaan over de verbonden partijen.