

Voornemen tot integrale ontwikkeling van het Maritiem Cluster



Voornemen tot integrale ontwikkeling van het Maritiem Cluster

Behorend bij het Bestuursakkoord Ontwikkeling Maritiem Cluster Den Helder
Getekend op 29 juni 2023



Ministerie van Defensie

1. Inhoudsopgave

1. Inleiding	3
2. Zes opgaven	6
2.1 De economische positie versterken:	6
2.2 Operationele inzetbaarheid KM waarborgen:	7
2.3 Schakel in de energietransitie vergroten:	7
2.4 Bereikbare stad waarborgen:	7
2.5 Stad, zee en haven met elkaar verbinden:	7
2.6 Toekomstbestendig ontwikkelen:	8
2.7 Twee doelstellingen voor de haven	8
3. Leidende perspectieven	10
3.1 Inleiding	10
3.2 Realisatie toekomstbestendige infrastructuur	10
3.3 Herontwikkelingen in en om de haven	11
3.4 Introductie slimmere mobiliteitsconcepten	11
3.5 Ontwikkeling Energy Maintenance Valley	12
4. Het Voornemen op een kaart	13
5. Clustering	15
5.1 Cluster 1	15
5.2 Cluster 2	16
5.3 Cluster 3	17

2. Inleiding

Sinds 2020 is de Ontwikkeling van het Maritiem Cluster Den Helder (OMC) de benaming voor de samenwerking tussen de drie partijen (Defensie/KM, gemeente en PNH), gebaseerd op het samenbrengen van belangen en behoeftes van alle partijen binnen het Maritiem Cluster.

De drie partijen, verenigd in het samenwerkingsverband Ontwikkeling Maritiem Cluster Den Helder, streven naar optimale benutting van het havengebied (civiel en militair), versterking van de maritieme stadsontwikkeling, verbetering van de bereikbaarheid (infrastructuur en mobiliteitstransitie), en ondersteuning van de energietransitie.

Dit heeft geleid tot de ondertekening in februari 2022 van een gezamenlijke Intentieverklaring voor de Ontwikkeling Maritiem Cluster Kop van Noord-Holland-Den Helder. Met het ondertekenen van het bestuursakkoord wordt een logisch vervolgstap gezet. Er worden afspraken gemaakt om de integrale gebiedsontwikkeling te kunnen starten – met als doel de kansen te verzilveren en de maatschappelijke opgaven in het gebied aan te pakken.

Dit document is ‘het Voornemen tot een integrale Ontwikkeling van het Maritiem Cluster’ (het Voornemen). Het Voornemen is het logische vervolg op het rapport: Maritiem Cluster Den Helder, Toekomstbestendige stad en haven voor de Kop van Noord-Holland van 6 april 2022. Het afgelopen jaar zijn de ideeën en denkrichtingen verder uitgewerkt, hebben zich nieuwe ontwikkelingen aangediend en is er gewerkt aan een bestuursakkoord, waar dit Voornemen een integraal onderdeel van is.

Het Voornemen is het gedragen en gezamenlijke beeld van partijen voor de toekomst van het Maritiem Cluster. Het Maritiem Cluster is echter altijd in beweging en ontwikkelingen in de wereld zullen dat ook verlangen. Dit Voornemen toont derhalve dus de huidige perspectieven. Het verlangt van partijen dat zij op basis van deze en toekomstige inzichten een start gaan maken met de uitwerking van de diverse projectonderdelen.

In de toekomst...

Het Maritiem Cluster is de thuisbasis voor de Koninklijke Marine. De onderhoudswerkplaatsen in de Nieuwe Haven zijn hoogwaardige geoutilleerd en voorzien de KM en civiele bedrijven van adequaat onderhoud aan schepen (en wapensystemen). Tevens is het havengebied van Den Helder de plek waar een belangrijk deel van de (wind)energie die gewonnen wordt op de Noordzee aanlandt en wordt doorgevoerd. Den Helder is de offshore (zee en lucht)haven van waaruit een belangrijk deel van de energie infrastructuur op zee wordt bediend en onderhouden.

Vandaag...

Op nationale (en zelfs internationale) schaal speelt Den Helder door haar strategische ligging nu al een cruciale rol. Den Helder is de thuisbasis van de Koninklijke Marine en is een belangrijke logistieke basis voor offshore activiteiten.



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 zijn. Voor

een verantwoorde bedrijfsvoering en strategische ontwikkelingen (high-tech maintenance) is voldoende ruimte nodig. Ook is kaderuimte nodig om fysiek tegemoet te kunnen komen aan de veranderende vraag (grotere schepen, NAVO verplichtingen en invloed van wet- en regelgeving).

Na jaren van bezuinigingen is het defensiebudget aanzienlijk verhoogd. Hierdoor is er weer ruimte voor groei voor de KM, waardoor de werkgelegenheid zal toenemen en huidige schepen kunnen worden vervangen door een nieuwe generatie modernere en grotere fregatten/ondersteunende vaartuigen. Het tekort aan (kade)ruimte zal de komende jaren verder toenemen, terwijl de ruimte op de marinebasis beperkt blijft. 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 erkent ook 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 waterstof moleculen kan worden aangeland.

Daarnaast zal de aanlanding van wind op zee ook grote investeringen vragen in transformatorstations en zullen zware elektriciteitskabels nodig zijn om de energie naar de grotere Nederlandse economische centra te transporteren. De al in Den Helder aanwezige gasinfrastructuur kan op termijn worden ingezet voor het transport van waterstof dat op zee of in Den Helder zelf is geproduceerd. Overall zal de offshore logistieke sector zich op termijn omvormen van olie en gas naar elektriciteit en waterstof en daarmee zal de rol van de haven - en dus ook de rol van Den Helder - veranderen.

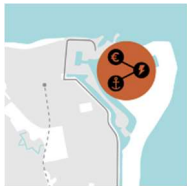


3. Zes opgaven

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 eerder al een zestal opgaven en kansen die betrekking hebben op het Maritiem Cluster.

3.1 De economische positie versterken



Den Helder en de regio moeten blijven inzetten op de economie met een focus op het versterken van het vestigingsklimaat. De Kop van Noord-Holland kampte met een neerwaartse demografische -en economische spiraal.

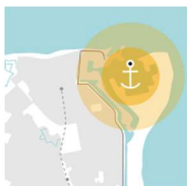
Deze is gekeerd, maar vraagt constante aandacht om de ingezette trend van evenwichtige

economische ontwikkeling vast te houden en te versterken. Met de verdere afname van het bestaande olie en gas onderhoud is er een nieuwe economische basis nodig. De energietransitie biedt nieuwe perspectieven (elektriciteit en waterstof) op de bestaande rol van de regio en daar liggen dan ook kansen.

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



3.2 Operationele inzetbaarheid KM waarborgen



De Koninklijke Marine wordt in haar bedrijfsvoering beperkt door te weinig afmeerruimte in Den Helder. De nieuwe (grotere) schepen van de KM zorgen voor meer vraag naar zee kade. Deze is nodig voor de KM om zich in de toekomst te kunnen blijven ontwikkelen en te groeien, wat direct ten goede komt aan de stad en regio.

Daarnaast wil de KM een aantrekkelijke werkgever zijn in een aantrekkelijke woon- en leefomgeving. Dat vraagt om ruimtelijke kwaliteit, goede huisvesting en goede voorzieningen op zowel het Defensie terrein als in de stad. Naast de ruimte vraag ligt er een opgave voor KM ten aanzien van human kapitaal. De KM is op zoek naar technisch geschoold personeel, dat noodzakelijk is voor het nodige onderhoud en/of het door ontwikkelen van innovatieve maritieme systemen. Dat kan zij niet alleen. De KM zoekt dan ook nadrukkelijk de samenwerking met andere partijen (civiel) bij de invulling van deze opgaven.

3.3 Schakel in de energietransitie vergroten



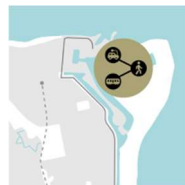
In de haven is fysieke ruimte nodig om de nieuwe economie rondom Wind op Zee en H2 te kunnen faciliteren. Deze stap is noodzakelijk om ook voor de toekomst de offshore sector als een tweede economische pijler in de haven voor de toekomst zeker te stellen. Den Helder ligt op een sleutelpositie ten opzichte van de

(noordelijke) Noordzee. Gelet op de ontwikkelingen rondom Wind op Zee - nu en na 2030 - ligt er voor Den Helder en de regio een opgave om hier op tijd de aansluiting te realiseren.

De ontwikkelingen gaan snel en de ambities voor wind op zee tot aan 2030 zijn in het huidige regeerakkoord meer dan verdubbeld. De urgentie is dan ook hoog om Den Helder en de regio hiervoor in positie te brengen! De Kop

van Noord-Holland streeft er naar om naast het offshore onderhoud aan windparken tevens een hub 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.

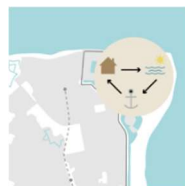
3.4 Bereikbare stad waarborgen



De regio - en de stad Den Helder in het bijzonder - heeft te maken met toenemende verkeersdruk en een daarmee gepaard gaand verkeersveiligheidsvraagstuk. Er is veel verkeer dat gebruik maakt van de huidige beperkte routes naar de bedrijven (Westoever, Nieuwe Werk en binnenstad), de KM (via Moormanbrug) en de Veerhaven

(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.

3.5 Stad, zee en haven met elkaar verbinden



Den Helder is een echte havenstad en al generaties verbonden met de zee. Tegelijkertijd is de zee – en in minder mate ook de haven – nauwelijks te ervaren. Grote dijken beschermen Den Helder (en Nederland) maar daarmee is de verbinding tussen de stad en de haven en de zee wel beperkt. 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 meer gevraagd. Waar de twee elkaar raken, zoals op Willemsoord, ontstaat reuring en energie. Verbindingen zijn nodig om de aantrekkelijkheid van de stad en de haven te versterken.

Daarnaast is er nog een verbindingsopgave en dat is de sociaal maatschappelijke verbinding, die meer integratie en samenwerking vraagt van partijen die in de haven werken en van mensen die van de haven leven. Demografische ontwikkelingen en een snel veranderende wereld vragen dat KM en civiele partijen zich meer verenigen en samen werken aan een toekomst.

3.6 Toekomstbestendig ontwikkelen



Den Helder zit, net als vele andere steden en gebieden, met een waterveiligheidsvraagstuk, dat op korte termijn de aandacht vraagt. De aan versterking toe zijnde waterkering (de kering is op basis van de normering in de waterwet afgekeurd) vormt een situatie die om aanpassing vraagt en waar Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier

(HHNK) als beheerder voor aan de lat staat. De stijgende zeespiegel vraagt ook aandacht bij de KM als grootste gebruiker van de buitendijkse terreinen.

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

3.7 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. Deze hoofddoelstellingen vormen de basis die nodig is om verder uit te groeien tot High Tech Zeehaven waar KM en civiele bedrijven zich optimaal kunnen (door)ontwikkelen.

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 en anderzijds op wat er komen gaat gelet op de transities waar ook de haven van Den Helder mee te maken krijgt.



De haven is voor Den Helder de economische motor en de reële mogelijkheid voor economische groei. De haven van Den Helder is een belangrijke economische motor voor Den Helder en haar regio. Het biedt mogelijkheden voor versterking en versteviging van het economisch potentieel. De geplande groei van de KM, vorming van een Maritiem Maintenance valley en kansen voor ontwikkeling op het gebied van offshore & maintenance en de inzet op waterstof zijn concrete onderdelen van dit economisch potentieel.

De Rijkszeehaven van Den Helder is ook de thuishaven van de KM en dient als belangrijke haven voor de Kustwacht. Met de ontwikkelingen op de Noordzee zullen de activiteiten van de KM 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.

En de haven is de plek voor scheepsonderhoud. Zowel de civiele bedrijvigheid, als de KM zijn gebaat bij een sterke en zichzelf continue ontwikkelende onderhoudssector. Naast bestaande maintenance activiteiten moeten KM en civiele bedrijven gezamenlijk vaart maken om ook de high-tech onderhoudsdiensten en kennis voor Nederland te behouden. Een goed onderhoudscluster is essentieel voor Den Helder.

2. Het versterken van de maritieme stadsontwikkeling:

Den Helder is 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.

Onder het versterken van maritieme stadsontwikkeling verstaan wij het fysiek en sociaal verbinden van haven aan de stad. Hoe kunnen wij verbindingen maken die de twee delen bij elkaar brengen? Dit vraagt ruimtelijke ontwerpen die die verbinding realiseren.

Met het sociaal verbinden van haven, Marine en stad bedoelen wij 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.

4. Leidende perspectieven

4.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt het voornemen toegelicht aan de hand van het totaalbeeld. Het Voornemen is de – voorlopige – uitkomst van het proces dat partijen de afgelopen jaren met elkaar hebben doorlopen. Het voornemen geeft leidende perspectieven, geen vastomlijnde projecten. Het is wel nadrukkelijk de bedoeling dat de verschillende leidende perspectieven zich op korte termijn gaan ontwikkelen tot projecten, die in samenhang met elkaar worden uitgewerkt. Dit Voornemen biedt hiervoor het vertrekpunt.

Afhankelijkheid

Er is sprake van een (bepaalde mate van) afhankelijkheid ten aanzien van de verschillende leidende perspectieven. Soms is deze sterk, soms is deze ook niet aanwezig. De afhankelijkheden worden in de teksten toegelicht.

We onderscheiden de volgende ontwikkelingen over vier thema's:

1. Realisatie toekomstbestendige infrastructuur
2. Herontwikkelingen in en om de haven
3. Introductie slimmere mobiliteitsconcepten
4. Ontwikkeling Energy Maintenance Valley

In dit hoofdstuk worden de perspectieven kort toegelicht.

4.2 Realisatie toekomstbestendige infrastructuur

Kern

Het verplaatsen van de Moormanbrug, in combinatie met een nieuwe brug over de Koopvaardersbinnenhaven en een beslissing over de functie van de Van Kinsbergenbrug, de aanpak van de kades (civiel en militair) en het verdiepen van de vaarweg Nieuwe Diep, alsmede het creëren van een volwaardige vaarroute door het Boerenverdriet.

Toelichting

De toegang tot de Nieuwe Haven gaat via de Moormanbrug of de Zuidpoort, waarbij de Moormanbrug primair door personeel dat in Den Helder werkzaam is wordt gebruikt. De Moormanbrug en de Van Kinsbergenbrug zorgen dagelijks voor verkeersproblemen. Door de Moormanbrug, die aan vervanging toe is, enkele honderden meters naar het zuidoosten te verplaatsen, in combinatie met een nieuwe brug over de Koopvaardersbinnenhaven en een beslissing over de functie van de Van Kinsbergenbrug, wordt bijgedragen aan het scheiden van verkeersstromen en zal de mobiliteit voor zowel Den Helder als de Nieuwe Haven aanzienlijk worden verbeterd. Nevenvoordeel is dat de kaderuimte ten noorden van de nieuwe brug aan zowel de civiele als de militaire zijde beter kan worden benut door 'grotere' zeegaande schepen om af te meren. Daarvoor is verdieping van de vaarweg noodzakelijk.

Het creëren van een volwaardige vaarroute door het Boerenverdriet stimuleert de gebruiksmogelijkheden van het complex Willemsoord. De vaarroute moet overigens ook geschikt zijn als extra verbinding voor de beroepsvaart.

Binnen dit cluster wordt gestart met de planuitwerking van de bruggen en kades, in combinatie met de werkzaamheden aan de primaire kering (waterveiligheid, door HHNK) op het Nieuwe Diep-Nieuwe Werk.

4.3 Herontwikkelingen in en om de haven

Kern

De herontwikkeling van diverse locaties in en om de haven ten behoeve van een betere functionele inrichting.

Toelichting

Om het haventerrein optimaal te kunnen gebruiken moeten en/of kunnen in de haven en daarbuiten meerdere terreinen worden herontwikkeld. Alle herontwikkelingen hebben tot doel om de haven economisch te versterken en/of de verbinding tussen haven en stad te realiseren.

Legering van Defensiepersoneel vindt op dit moment plaats op de Nieuwe Haven. Door de legeringsgebouwen buiten de Nieuwe Haven te brengen, wordt hier ruimte gecreëerd. Nieuwe legering kan plaats vinden op Buitenveld of op de locatie Bassingracht. Daarnaast wordt gekeken naar de huidige twee legeringskazernes Erfprins en Fort Maaskamp. Deze ontwikkelingen moeten altijd in het verlengde van elkaar worden gezien.

Naast legering wordt ook gekeken naar een betere inrichting en gebruik van het de Nieuwe Haven. In de Berghaven wordt ingezet op onderhoud van onderzeeboten en kan extra kaderuimte worden gerealiseerd voor o.m. een nieuwe lichting fregatten.

Tenslotte zijn er nog andere meer in de toekomst liggende ontwikkelingen zoals de herontwikkeling van de Veerhaven en de herinrichting van het Nieuwe Diep/Nieuwe Werk.

4.4 Introductie slimmere mobiliteitsconcepten

Kern

Het ontwikkelen van een logistieke hub en mobiliteitshub.

Toelichting

Het Opslag- en distributiecentrum Arsenaal (ODC), dat het grootste logistieke centrum van Defensie is, bevindt zich op de Nieuwe Haven. De voor instandhouding benodigde logistieke bevoorrading hoeft niet perse, zoals nu het geval is, vanaf hier plaats te vinden. Nieuwe logistiek concepten waarbij de interactie met de industrie steeds belangrijker wordt zijn juist effectiever als het fysieke koppelvlak buiten het marine terrein ligt.

Deze nieuwe logistieke hub kan vanuit efficiëntieoverwegingen worden gecombineerd met de logistieke hub van Marinevliegkamp de Kooy, maar ook met civiele partijen. Daarnaast leidt het buiten de bebouwde kom brengen van deze logistieke hub ertoe dat de bebouwde kom minder wordt belast met relatief zwaar transport en dit de bereikbaarheid van de stad Den Helder verbetert. Transport van het ODC naar de Nieuwe Haven en vice versa kan duurzaam worden ingericht en bovendien in de regel plaatsvinden buiten de spijstijden. Hiermee draagt het ontwikkelen van een logistieke hub bij aan de door partijen gewenste mobiliteitstransitie. Onderzocht wordt of en hoe de logistieke hub fysiek en functioneel gecombineerd kan worden met een mobiliteitshub, en een energiehub.

4.5 Ontwikkeling Energy Maintenance Valley

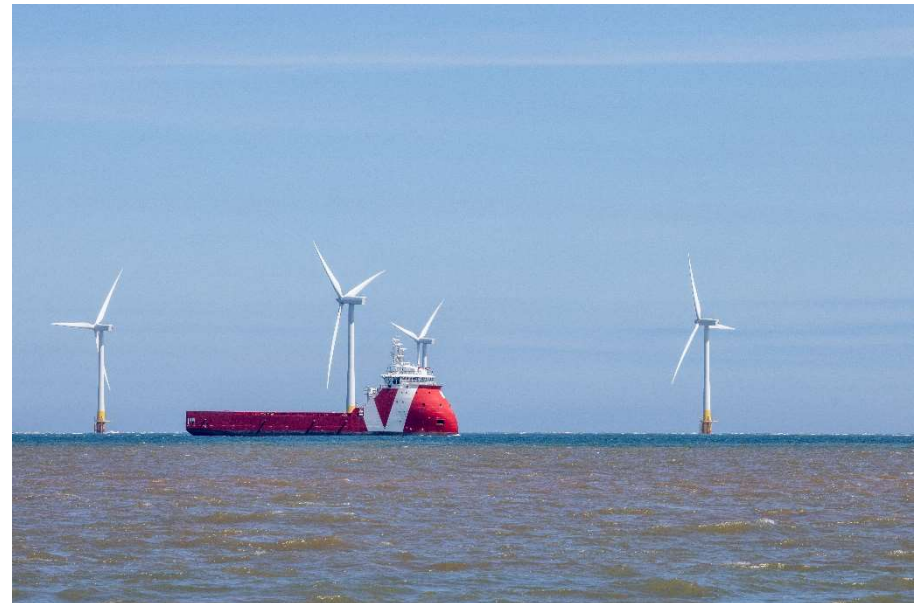
Kern

De ontwikkeling van een 'Energy Maintenance Valley'.

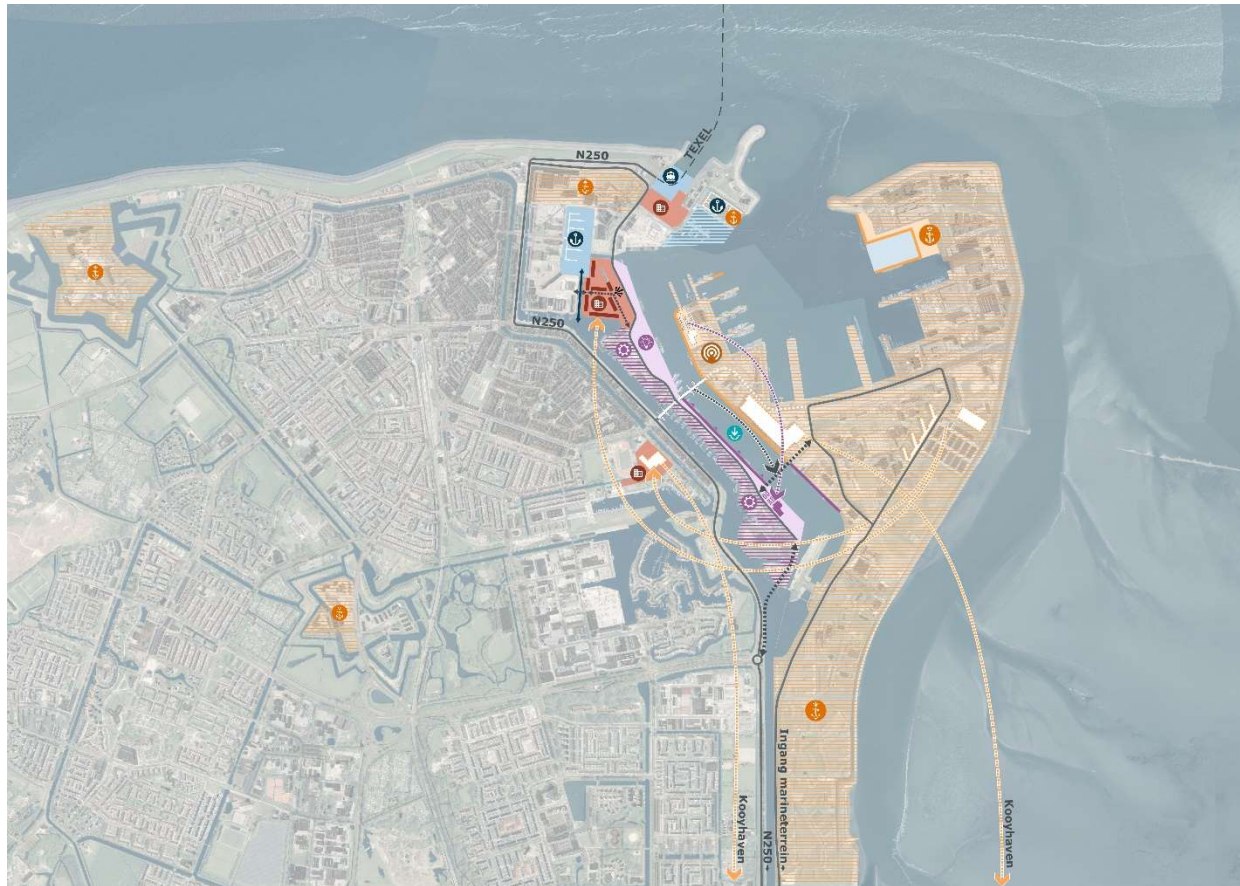
Toelichting

Gelet op de ontwikkelingen ten aanzien van de energietransitie – en dan met name de ontwikkelingen op de Noordzeevelden - is het onontkoombaar dat Den Helder hier een rol in gaat spelen. De haven is door de beperkte ruimte minder geschikt voor grootschalige assemblage, maar ligt wel zeer gunstig voor het toekomstige onderhoud van de windparken op zee.

Bedrijven die de windmolenparken gaan bouwen en onderhouden zoeken ruimte in de verschillende zeehavens in Nederland, en ook in Den Helder. De haven (en de regio) moet – om te kunnen voldoen aan de vraag – in ieder geval voldoen aan de noodzakelijke vestigingsplaatscriteria van deze nieuwe bedrijven. Belangrijk is daarvoor ruimte (haventerrein), afmeermogelijkheden (kade), goede bereikbaarheid via het land en lokale kennis en kunde. Met de ontwikkeling van een Energy Maintenance Valley zetten wij in op deze randvoorwaarden en wordt ingezet op de versterking van civiele bedrijvigheid voor onderhoud van wind op zee of andere (hernieuwbare energie-gerelateerde) bedrijvigheid in en rond de haven. Mogelijke locaties die hiervoor geschikt lijken zijn het huidige defensie terrein aan de Paleiskade (Harssens), Nieuwe Diep – Nieuwe Werk (zuidzijde kanaal) en op Kooypunt en Kooyhaven (ondersteunende locaties).

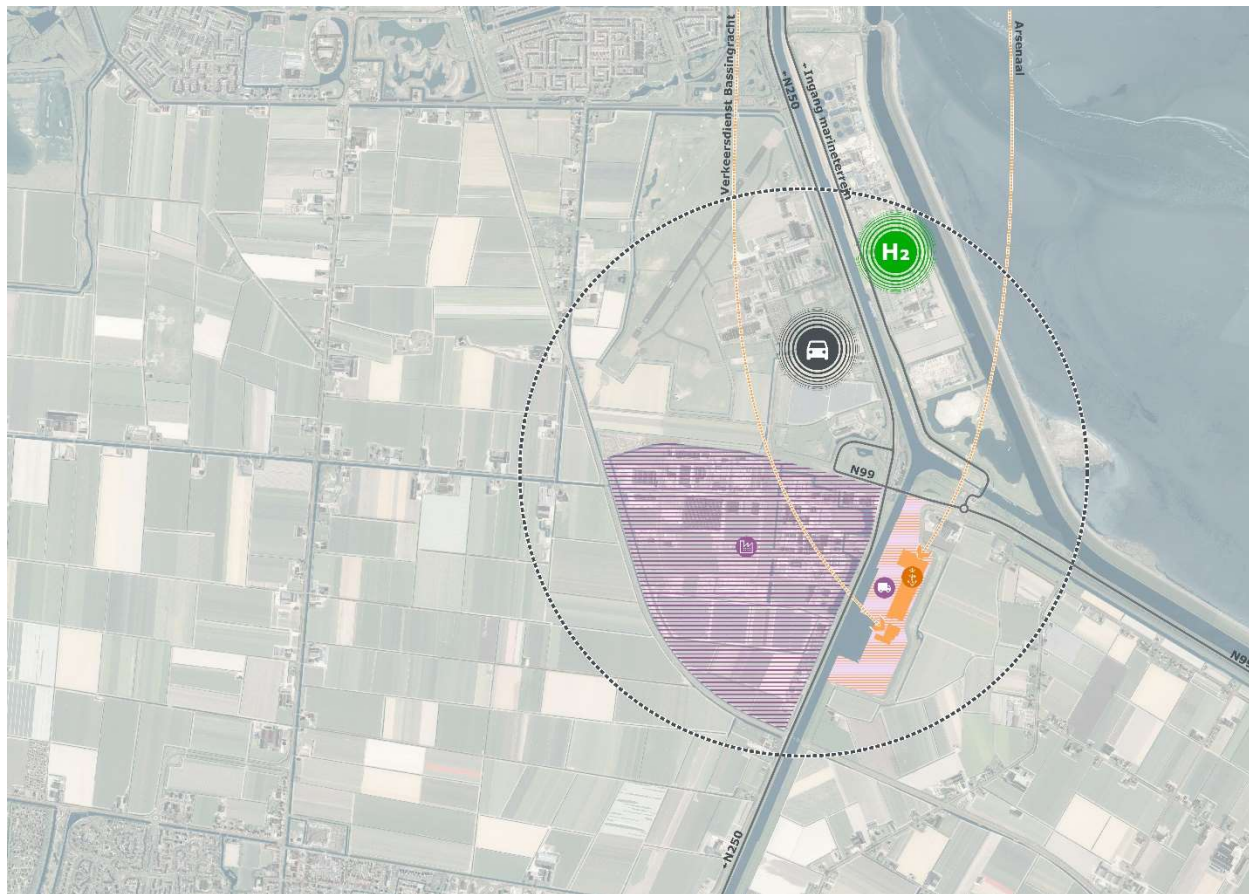


5. Het Voornemen op een kaart



-  ontwikkelgebied Defensie
-  ontwikkeling kadelengte marine
-  ontwikkelgebied publieke haven
-  Boerenverdrietverbinding
-  nader uit te werken/in te vullen haventerrein
-  ontwikkelgebied kennishaven en Energy Maintenance Valley
-  ontwikkeling kadelengte civiele haven
-  ontwikkelgebied multifunctionele dijk
-  logistieke hub Kooyhaven
-  te ontwikkelen bedrijventerrein (bijvoorbeeld t.b.v. energietransitie)
-  te ontwikkelen stedelijke locatie
-  kustwachtcentrum
-  uitzichtpunt
-  blauwe waterstoffabriek
-  mobiliteitshub (bijvoorbeeld De Kooy)
-  zoekgebied integrale ontwikkeling logistieke-, mobiliteits- en energiehubs
-  nieuwe verbindingen infrastructuur
-  verdiepen vaarweg Nieuwe Diep





-  ontwikkelgebied Defensie
-  ontwikkeling kadelengte marine
-  ontwikkelgebied publieke haven
-  Boerenverdrietverbinding
-  nader uit te werken/in te vullen haventerrein
-  ontwikkelgebied kennishaven en Energy Maintenance Valley
-  ontwikkeling kadelengte civiele haven
-  ontwikkelgebied multifunctionele dijk
-  logistieke hub Kooyhaven
-  te ontwikkelen bedrijventerrein (bijvoorbeeld t.b.v. energietransitie)
-  te ontwikkelen stedelijke locatie
-  kustwachtcentrum
-  uitzichtpunt
-  blauwe waterstoffabriek
-  mobiliteitshub (bijvoorbeeld De Kooy)
-  zoekgebied integrale ontwikkeling logistieke-, mobiliteits- en energiehubs
-  nieuwe verbindingen infrastructuur
-  verdiepen vaarweg Nieuwe Diep



6. Clustering

Het Maritiem Cluster is een integrale grootschalige gebiedsontwikkeling. Diverse projecten zullen in de komende decennia uitgevoerd worden. Het 'Voornemen' bevat dus een groot aantal projecten die in samenhang tot elkaar staan, maar niet gelijktijdig ontwikkeld kunnen worden. Om tot uitvoeringsovereenkomsten te komen, is clustering van projecten noodzakelijk.

In hoofdstuk 4 is aangegeven welke ontwikkelingsperspectieven er zijn. In dit hoofdstuk gaan we in op de voorgestelde clustering van het programma, opdat beter zicht ontstaat op die ontwikkelingen die prioriteit hebben vs ontwikkelingen die op langere termijn plaats zullen hebben. De onderstaande cluster-aanduidingen zijn opgenomen op de volgende twee kaarten.



6.1 Cluster 1

I. Cluster 1 betreft ontwikkelingen die met name te maken hebben met de (haven)infrastructuur en bijdragen aan de verbetering van de bereikbaarheid van de stad. Hieronder vallen het verplaatsen van de Moormanbrug, in combinatie met een nieuwe brug over de Koopvaardersbinnenhaven en een beslissing over de functie van de Van Kinsbergenbrug, het verdiepen van de vaarweg Nieuwe Diep, en het creëren van een volwaardige vaarroute door het Boerenverdriet.

Toegang tot de Nieuwe Haven gaat via de Moormanbrug of de Zuidpoort, waarbij de Moormanbrug primair door personeel dat in Den Helder werkzaam is wordt gebruikt. De Moormanbrug en de Van Kinsbergenbrug zorgen dagelijks voor verkeersproblemen. Door de Moormanbrug, die aan

vervanging toe is, enkele honderden meters naar het zuidoosten te verplaatsen, in combinatie met een nieuwe brug over de Koopvaardersbinnenhaven en een beslissing over de functie van de Van Kinsbergenbrug, wordt bijgedragen aan het scheiden van verkeersstromen en zal de mobiliteit voor zowel Den Helder als de Nieuwe Haven aanzienlijk worden verbeterd. Nevenvoordeel is dat de kaderuimte ten Noorden van de nieuwe brug aan zowel de civiele als de militaire zijde beter kan worden benut door 'grotere' zeegaande schepen om af te meren. Daarvoor is verdieping van de vaarweg noodzakelijk. Een ander nevenvoordeel is dat de brug op de nieuwe locatie buiten de veiligheidsrisicozonering wordt geplaatst.

Het creëren van een volwaardige vaarroute door het Boerenverdriet ten slotte, stimuleert de gebruiksmogelijkheden van het complex Willemsoord doordat de bereikbaarheid van alle locaties/ functies binnen het havengebied verbeterd. De vaarroute moet ook geschikt zijn als extra verbinding voor de beroepsvaart.

II. Daarnaast valt behoud en zo veel mogelijk herbestemming, zichtbaar en beleefbaar maken van (monumentaal) defensievastgoed het Paleis en de Maaskampkazerne op fort Dirksz. Admiraal onder dit cluster, evenals de ontwikkeling van Buitenveld voor moderne legering en Defensiepersoneel en andere stedelijke functies.

Legering van Defensiepersoneel vindt op dit moment op de Nieuwe Haven plaats. Door het niet-operationele deel van de legeringsgebouwen buiten de Nieuwe Haven te brengen, naar de locatie Buitenveld of de locatie Basingracht, wordt hier ruimte gecreëerd. Dit biedt de mogelijkheid om flexibele woon- en verblijfseenheden te realiseren voor de medewerkers van de KM, nabij het Kazerneterrein en de binnenstad van Den Helder. Gevolg hiervan is dat het de werving en het behoud van personeel stimuleert, en de binding met het van oudsher maritieme karakter van de stad en met de

maritieme sector in de regio onderstreept en versterkt. Nevenvoordeel is dat de legering buiten de veiligheidsrisicozonering van de aanwezige bewapeningswerkplaatsen geplaatst kan worden waarmee de veiligheid van personeel wordt verhoogd.

III. Op het Nieuwe Diep sluiten de kade en de primaire waterkering in fysieke zin op elkaar aan en beïnvloeden zij elkaar. Partijen wensen met HHNK de dijkversterking en aanpak van de kade zoveel mogelijk als één project op elkaar te laten aansluiten in tijd, ontwerp en ruimtelijk beeld, rekening houdend met toekomstige ontwikkelingen van het Maritiem Cluster op het Nieuwe Diep-Nieuwe Werk en omgeving enerzijds en de urgentie van de waterveiligheidsopgave anderzijds.

6.2 Cluster 2

Cluster 2 behelst diverse ontwikkelingen.

I. Doorontwikkeling van het havenbedrijventerrein Nieuwe Diep-Nieuwe Werk tot een multifunctioneel gebied waar door efficiënt ruimtegebruik ruimte is voor bestaande en nieuwe havenbedrijvigheid en functies die stad en haven met elkaar verbinden.

Het Nieuwe Diep- Nieuwe Werk biedt Den Helder en de haven veel kansen. Het is zowel schakelpunt tussen stad en haven als route van en naar de Veerhaven als gebied waar scheepsonderhoud plaats heeft. Het is ook de plek waar de primaire waterkering loopt. Een integrale herontwikkeling van het Nieuwe Diep-Nieuwe Werk biedt kansen aan bestaande en nieuwe economieën, en kan een oplossing zijn voor bereikbaarheidsproblemen.

II. Behoud en zo veel mogelijk herbestemming, zichtbaar en beleefbaar maken van (monumentaal) defensievastgoed, zoals Erfrins en herontwikkeling voor defensie- of stedelijke functies van transportlocatie Bassingracht.

Het betreft ontwikkelingen die bijdragen aan de maritieme stadsontwikkeling, die de verbinding tussen stad en haven en marine versterken. Een verplaatsing van de transportlocatie Bassingracht biedt mogelijkheden voor andere (beter passende) functies.

III. Het ontwikkelen van een logistieke hub en mobiliteitshub rond Kooypunt en Kooyhaven.

Het Opslag- en distributiecentrum Arsenaal (ODC), dat het grootste logistieke centrum van Defensie is, bevindt zich op het de Nieuwe haven. De voor instandhouding benodigde logistieke bevoorrading hoeft niet perse, zoals nu het geval is, vanaf het eigen haventerrein plaats te vinden. Nieuwe logistiek concepten (o.a. Vendor Managed Inventory) waarbij de interactie met de industrie steeds belangrijker wordt zijn juist effectiever als het fysieke koppelvak buiten de Nieuwe Haven ligt. Deze nieuwe logistieke hub kan vanuit efficiëntieoverwegingen worden gecombineerd met de logistieke hub van Marinevliegkamp de Kooy, maar ook met civiele partijen. Daarnaast leidt het buiten de bebouwde kom brengen van deze logistieke hub ertoe dat de bebouwde kom minder wordt belast met relatief zwaar transport en dit de bereikbaarheid van de stad Den Helder verbetert. Transport van het ODC naar de Nieuwe Hven en vice versa kan duurzaam worden ingericht en bovendien over het algemeen plaatsvinden buiten de spijtstijden.

Hiermee draagt het ontwikkelen van een logistieke hub bij aan de door partijen gewenste mobiliteitstransitie. Onderzocht wordt of en hoe de logistieke hub fysiek en functioneel gecombineerd kan worden met een mobiliteitshub, en een energiehub.

IV. De ruimtelijke consequenties van een 'Maritime Maintenance Valley' - versterking van de industriesamenwerking op scheepsonderhoud.

CZSK/DMI zal in samenspraak met de provincie Noord Holland, de gemeente Den Helder en de maritieme industrie de mogelijkheden ontwikkelen om de toekomstige instandhouding van de CZSK eenheden vanuit Den Helder en wel op of nabij het complex op de Nieuwe Haven te laten plaatsvinden. Daartoe gaan Partijen samen met het RVB en industriële partijen een plan opstellen voor de vorming van een toekomstbestendig onderhoudscomplex voor onderzeeboten en de ruimtelijke en bedrijfsmatige consequenties daarvan.

V. De ruimtelijke consequenties van een 'Energy Maintenance Valley' – versterking van civiele bedrijvigheid voor onderhoud van wind op zee of andere (hernieuwbare energie-gerelateerde) bedrijvigheid.

Dit betreft de ontwikkeling van terreinen in de haven die geschikt zijn voor het onderhoud van Wind op zee. De energietransitie vraagt van alle havens in Nederland een substantiële bijdrage. Deze bijdrage zal zijn in assemblage, opslag en beheer en onderhoudsvoorzieningen. De haven van Den Helder zal met name ten aanzien van dat laatste onderwerp ingezet kunnen worden. De huidige pitstop haven, die al voorziet in het onderhoud van de huidige gas en olievelden is even zo goed gelegen en geschikt te maken voor het onderhoud van de wind op zee parken en mogelijke toekomstige waterstofcentrales. Dit vraagt ruimte in de haven in orde grootte 4-6 ha. Hiervoor wordt gekeken naar Harssens als locatie waar civiele bedrijven ruimte hebben voor de noodzakelijk werkzaamheden. In de huidige situatie wordt Harssens, althans met name de steigers gebruikt door de KM. Deze functies zullen in de haven blijven, maar vragen wel een verplaatsing of herinrichting van het gebied.

6.3 Cluster 3

Cluster 3 ontwikkelingen zijn ontwikkelingen voor de wat verdere toekomst. Denk hierbij aan de verplaatsing en herontwikkeling van het voorterrein van de Veerhaven. Het gaat hier dus om een noordoostelijke verplaatsing van de Veerhaven, en daarmee gepaard gaande herontwikkeling van het voorterrein. Dit vraagt uiteraard ook om aanpassingen in de havenmond (verlengen pier).

Het zijn derhalve ontwikkelingen die nu wel gewenst lijken, maar die om pragmatische redenen later in de tijd beter passen en ontwikkelingen die nu nog niet bekend zijn, maar in de loop van deze ontwikkeling zich gaan aandienen en waarvoor gezamenlijke inzet en afstemming nodig is.

CLUSTER 1

CLUSTER 2

CLUSTER 3

