



Den Helder

Ruimtelijk-strategische verkenning Maritiem Cluster

September 2020

POSAD MAXWAN





Maritiem Cluster, Den Helder, Noord-Holland

Inhoudsopgave

Managementsamenvatting	4
Aanleiding	
Introductie	7
4 Hoofdthema's	8
Urgentie	9
Analyse en observaties	
Historie en erfgoed	11
Landschap en ecologie	12
Werkgelegenheid	13
Energietransitie	14
Bereikbaarheid	16
Diversiteit havenactiviteiten	17
Ruimtelijke versnippering	18
Nautische beperkingen	19
Betrokken partijen	20
Scenario's	
Gescheiden werelden	25
Stad aan het water	30
Energy port Den Helder	35
Conclusies en vervolg	
Conclusies en aanbevelingen	42
Colofon	44

Managementsamenvatting

Deze studie vormt een ruimtelijk-strategische verkenning voor de stad Den Helder, met een focus op het zogeheten maritiem cluster. Den Helder heeft als havenstad te maken met omvangrijke opgaven die niet alleen spelen binnen de gemeentegrenzen, maar ook op een regionaal en (inter)nationaal niveau. De grootste opgaven in het havencluster van Den Helder vallen binnen de thema's energietransitie, havenontwikkeling, maritieme stadsontwikkeling en bereikbaarheid. Naast deze thema's moet er in de haven van Den Helder ook een oplossing gevonden worden voor de toekomstige zeespiegelstijging. Een integrale aanpak is bij daarbij noodzakelijk.

De drie scenario's laten een divers toekomstbeeld zien. Uit de analyses en de beeldende vertaling van de scenario's zijn een aantal bevindingen te destilleren:

- De gezamenlijke opgave om haven en stad bestendig te maken voor klimaatverandering is de grootste ruimtelijke uitdaging en biedt een goede drijfveer voor samenwerking; niets doen is geen optie.
- Zet als Den Helder in op een breed economisch verhaal met een duidelijk profiel: de Marine vormt de 'backbone' van de stad met de offshore duurzame energiesector als nieuwe drager voor ontwikkeling.
- Bepaalde ontwikkelingen kunnen alleen plaatsvinden als er grotere ingrepen gedaan worden; een voorbeeld is de rol in het onderhoud en beheer van windparken op zee. Als Den Helder een aanzienlijke rol wil spelen in deze opgave, is civiele

havenuitbreiding essentieel, me flexibel in te richten ruimte op en aan de kades.

- Geef voorrang aan bedrijvigheid die het economische verhaal van Den Helder versterkt. Geef deze bedrijven toegang tot het water wanneer nodig en durf bedrijven hiervoor actief uit te plaatsen.
- Denk als partners goed na over welke onderdelen je gedeeld wilt en kunt gebruiken. Gedeeld gebruik kan ruimtelijk gezien interessant zijn in verband met de beperkt beschikbare ruimte, maar continu afstemming over randzaken is niet effectief.
- Den Helder wordt miskend als toeristische bestemming. De ontwikkeling van Willemsoord is kansrijk om mensen langer in Den Helder te houden.

Daarnaast zijn er op korte termijn een aantal 'No Regret' maatregelen te treffen:

- Verplaats en/of verwijder de Moormanbrug om de kaderuimte erachter beter toegankelijk te maken vanaf het water
- stimuleer toevoer van goederen van bedrijven die op meerdere locaties gevestigd zijn om intern werkverkeer te voorkomen
- Gebruik de ruimte efficiënt: gebouwen stapelen wanneer mogelijk, parkeren in compacte stallingsgarages, medegebruik van functies;
- Zet in op het versterken van de woonkwaliteit van het bestaande woningaanbod maar ook door het toevoegen van nieuwe bijzondere woonmilieus.

De vervolgstappen in dit traject gaan over een verdere verduidelijking van waar Den Helder op in kan zetten. Aan de hand van de scenario's kunnen de betrokken partijen gesprekken voeren om de gezamenlijke koers te bepalen. Met de elementen in deze scenario's kan worden gewerkt aan de volgende stap: een breed gedragen stedenbouwkundig raamwerk voor de stad en de haven.



Het Nieuwe Werk

De stad Den Helder en de Koninklijke Marine zijn al jaren sterk met elkaar verweven. Vertrek van de Hr. Ms. Banckert uit Den Helder (1949, Nationaal Archief)



1

Aanleiding

Introductie

Aanleiding

In 2019 heeft op verzoek van de stakeholders in Den Helder een Gateway Health Check (onderdeel van het Ministerie van BZK) plaatsgevonden die tot de aanbeveling heeft geleid om met betrokken partijen te komen tot een gezamenlijk streefbeeld voor het Maritiem Cluster Den Helder en omgeving. Deze Health Check werd aangevraagd door de samenwerkende partijen: Gemeente Den Helder, Provincie Noord-Holland en de Koninklijke Marine. Om dit gezamenlijke streefbeeld vorm te geven is een ruimtelijk strategische verkenning gedaan onder begeleiding van het Atelier Rijksbouwmeester.

In het voorjaar van 2020 zijn twee bureaus gevraagd om een ruimtelijk strategische verkenning te doen voor de havenstad Den Helder en de opgaven en wensen ruimtelijk te verenigen in elk drie scenario's. Met als doel: inzicht te bieden in de ontwikkelingsmogelijkheden van het gebied als basis voor een toekomstbestendige regio. De ontwikkeling van de scenario's is vooral bedoeld om het gesprek tussen de betrokken partijen te voeden en weer op gang te brengen. Om tot scenario's te komen die voldoende diepgang hebben en onderling onderscheidend zijn, hebben we bestaande (lokale) kennis opgehaald. Door het bestuderen van eerdere onderzoeken en door het afnemen van interviews met verscheidene partijen. Daarbij hebben we stakeholders bevraagd wat de wensen en noodzakelijkheden zijn voor de toekomst.

De drie scenario's beschreven in deze rapportage vormen hoekpunten van verschillende inrichtingsstructuren. Ze gaan allen in op de thema's energietransitie, havenontwikkeling, maritieme stadsontwikkeling en bereikbaarheid. De scenario's zijn bedoeld om te prikkelen, zodat het gesprek over toekomstige aanpassingen in het havengebied gevoerd kan worden.

"Het ontbreekt in de regio niet aan dromen, ideeën, wensen, kansen en op papier beleden urgentie. Het Reviewteam constateert dat deze niet, danwel beperkt, met elkaar worden gedeeld en in samenhang gestuurd."

Quote uit Gateway Health Check

Naast de drie genoemde partijen zijn er talloze andere stakeholders in de haven en de stad. Deze verkenning kijkt naar de optimale benutting van het bestaande havengebied (civiel en Marine), maar het doel is om de economische positie van de haven te versterken en daarmee de ook regionale economie en werkgelegenheid. Op hoofdlijnen zijn alle partijen het hierover eens, alleen qua invulling verschillen de uitgangspunten. In de scenario's zijn verschillende richtingen verkend om zo de mogelijkheden in kaart te brengen en welke bouwstenen je daarvoor nodig hebt.



4 Hoofdthema's

De grootste ontwikkelingen die in Den Helder spelen vallen onder de vier onderstaande thema's. Juist in de ruimtevraag kan er gezocht worden naar koppelingen tussen de thema's. Hieronder staat kort toegelicht wat er bedoeld wordt met de thema's en wat de grootste uitdagingen en doelen zijn per thema. Daarna wordt kort de urgentie en de werkgelegenheid besproken.

Havenontwikkeling

De ruimte in het huidige havenareaal is schaars. Om positie te kunnen verwerven in de rijksopgaven voor energietransitie, wind op zee en uitbreiding defensie is nieuwe, extra ruimte noodzakelijk. Herstructurering en/of uitbouw van de bestaande haven kunnen niet op de lange baan worden geschoven. In de huidige constellatie van ruimteverdeling en –gebruik en ontsluitingssysteem zijn de mogelijkheden voor verdere ontwikkelruimte en vestigingsmogelijkheden in de zeehaven beperkt.

Inzet is erop gericht om te verkennen hoe het bestaande areaal efficiënter benut kan worden, in welke situatie uitbreiding noodzakelijk is en zo ja, waar? Daarbij is ook aandacht nodig voor de waterkerende lijnen van dijken en kades in relatie tot de zeespiegelstijging. Dit benadrukt de noodzaak van een integrale ruimtelijke benadering en samenwerking tussen overheden en andere stakeholders

Maritieme stadsontwikkeling

In Den Helder is verbetering van de leefomgeving een belangrijke doelstelling bij het aantrekkelijker maken van de gemeente om te wonen, werken, studeren en recreëren. In Den Helder liggen haven en stad dicht

tegen elkaar aan, maar wordt deze unieke ligging nog niet optimaal benut. De cultuurhistorische waarde van het oude haven arsenaal met stellingswerken, Willemsoord en Fort Harssens zou beter op de kaart gezet kunnen worden en het vestigingsklimaat meer allure kunnen geven. Den Helder als voorzieningencentrum voor de regio kan alleen van betekenis blijven als door middel van stedelijke ontwikkeling uitholling van voorzieningen wordt voorkomen.

Bereikbaarheid

De bereikbaarheid van Den Helder kan sterk verbeterd worden. Met name de toegangsweg N250 zorgt regelmatig voor vertragingen. Dit levert problemen op voor de bereikbaarheid van de stad, de veerhaven, het "just in time" laden en lossen van de offshore leveranciers en de bereikbaarheid van de Marinehaven. De N250 is een kwetsbare weg omdat er snel file kan ontstaan bijvoorbeeld ten gevolge van de verkeersstroom van en naar het Marine terrein en/of de veerboot van Texel. Een betere en duurzame bereikbaarheid en doorstroming, zowel over de weg als over water, is een cruciale randvoorwaarde voor zowel de ontwikkeling van Den Helder en de haven als voor het vestigingsklimaat

in de stad. Ditzelfde geldt ook voor een duurzame bereikbaarheid van de Waddeneilanden.

Energietransitie

De gunstige ligging t.o.v. windparken op zee geeft den Helder een aanleiding om hoofdrolspeler te worden in de energietransitie: de aanlanding van groene H₂ vanaf zee, de productie van blauwe H₂ en de beheer en onderhoudslocatie voor de ontwikkeling van wind op zee. Het huidige netwerk biedt kansen voor een distributie naar de rest van het land. Daarnaast heeft de regio, en specifiek Den Helder de mogelijkheid om de bestaande infrastructuur te gebruiken voor de opslag van CO₂ in zee (oude gasvelden). Dat maakt haar positie uniek. In combinatie met de luchthaven zou dit de onderhoudshub in het noorden kunnen worden. Dit biedt kansen voor werkgelegenheid.

Urgentie

Een goed functionerend havencluster is essentieel voor Den Helder en omstreken. Voor een toekomstbestendige en economisch gezonde regio is het essentieel dat er op korte en lange termijn aanpassingen worden gedaan aan de huidige indeling van haven en stad. Een aantal opgaven hebben hierbij voorrang, in tijd en mate van belang.

Klimaatverandering

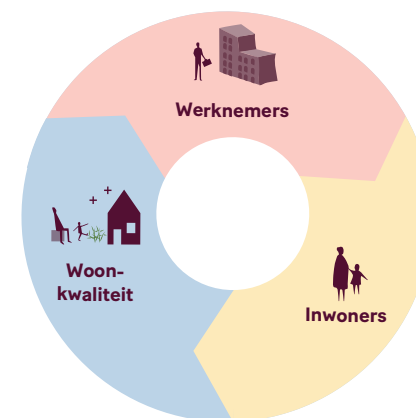
Als havenstad krijgt Den Helder direct te maken met de gevolgen van zeespiegelstijging. Doordat de Nieuwe Haven en een groot deel van het Nieuwe Werk buiten de primaire waterkering liggen, zijn ze blootgesteld aan de veranderlijkheden van de zeespiegel. Zelfs in de huidige situatie is de haven in geval van opstuwing door storm al eens overstroomd. Ook de kades krijgen het bij hoog water te verduren en bijvoorbeeld de infrastructuur die achter de kadewanden ligt is niet altijd bestand tegen water. De aanpassingen die wegens zeespiegelstijging nodig zijn kunnen gekoppeld worden aan andere ruimtelijke transformaties.

Ruimtegebrek voor economische groei

Een van de elementen die het vestigingsklimaat voor havenpartijen beïnvloedt wordt extra uitgelicht: de wens voor bepaalde soorten oppervlak of type locaties. Partijen hebben kademeters en opslagruimte nodig om te kunnen groeien. Er is ruimte nodig. Deze ruimte kan worden gezocht in een reorganisatie of een uitbreiding. Ruimte is ook nodig voor flexibiliteit en toekomstbestendigheid: De vraag naar ruimte is flexibel dus hoe meer aanbod je hebt, des te beter kan je inspelen op de vragen uit de markt.

Vestigingsklimaat voor bewoners en werkgevers

Een goed functionerend havencluster is essentieel voor Den Helder en omstreken. De drie-eenheid zeehaven, luchthaven en kennishaven wordt als de economische motor van de regio gezien¹. Voor zowel provincie als gemeente is het van belang om de regionale economie en de lokale werkgelegenheid rond Den Helder te versterken. De groei van het aantal arbeidsplaatsen gaat gepaard met de gewenste ontwikkelingen van betrokken partijen. De marine en andere werkgevers hebben daarbij moeite om geschikt personeel te vinden. Werknemers blijven weg door onder andere een gebrek aan woon- en leefkwaliteit in de stad. Het aantrekken van nieuwe inwoners, het aanwerven van werknemers en het vestigen van bedrijven zijn dan ook afhankelijk van de kwaliteit van de woonmilieus in de stad. In andere woorden: het vestigingsklimaat voor bewoners en werkgevers moet aantrekkelijk zijn om de gewenste economische motor te kunnen versterken.



Werknemers, inwoners, woonkwaliteit



Overstromingen

¹ (Lange termijn uitvoeringsprogramma, optimale benutting haven Den Helder, 2016)

2

**Analyse en
observaties**

Historie en erfgoed

Historie en erfgoed

Al vanaf 1780 speelt het havengebied een grote rol in Den Helder, wat logisch is voor een stad die aan drie zijden omringd is door de zee. Om de Helderse Haven geschikt te maken voor zeeschepen, wordt het Nieuwe Diep uitgegraven. In 1811 tijdens de Franse bezetting geeft Napoleon opdracht om de Stelling van Den Helder te bouwen, een ring van forten rondom Den Helder en de haven. De huidige vorm en indeling van de stad is nog steeds voor een groot deel bepaald door deze stelling. In 1822 werd het fortcomplex overgedragen aan de Marine. Marinewerven uit de rest van het land werden hier samengevoegd tot de Rijkswerf Willemsoord. Na de Eerste Wereldoorlog zien we dat de stad binnen de fortentzone sterk groeit. Ook wordt de singel gegraven. Helaas wordt een groot deel van het historische Den Helder verwoest door bombardementen in de Tweede Wereldoorlog. Juist het militaire belang van de Marinebasis in de stad zorgt ervoor dat Den Helder meerdere keren zwaar gebombardeerd wordt. Na de Tweede Wereldoorlog wordt de Nieuwe Haven ontwikkeld, waarop een nieuwe Rijkswerf zich vestigt. Op de plek van het historische centrum wordt een nieuw en modern stadscentrum ontwikkeld. Het oude werfsterrein, cultureel erfgoed, wordt een toeristische trekpleister. Er is een verdere groei van de stad en de ontwikkeling vindt ook plaats buiten de stelling.

Stelling van den Delder

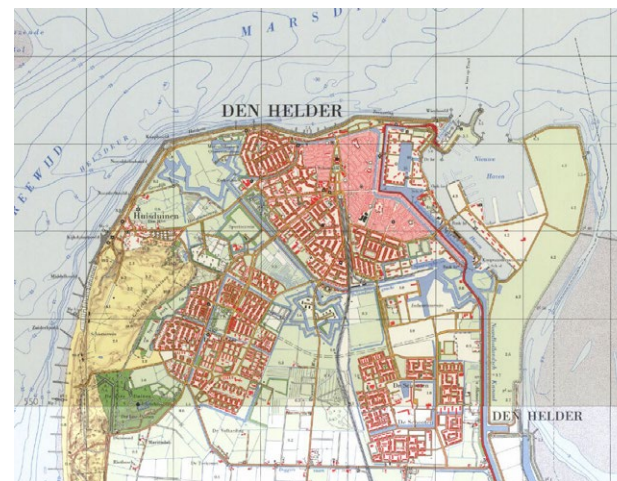
De fortentzone die lange tijd de gehele stad en de haven omringde is van grote cultuurhistorische waarde. De stelling bestaat uit zes forten, schietvelden en een liniedijk van ruim 5 kilometer. Er is de laatste jaren veel moeite gedaan om de stelling meer herkenbaar te maken. Toch kan de beleevingswaarde van de stelling nog worden verbeterd. Bepaalde delen van de verbindingzone zijn niet goed zichtbaar, zo is de kenmerkende groenstructuur tussen de forten deels ingevuld met andere functies zoals bedrijventerreinen. Daar bovenop is in het verleden diverse infrastructuur over beeldbepalende elementen aangelegd dat de herkenbaarheid van de stelling niet ten goede komt.

Willemsoord

Er zijn nog verscheidene onderdelen van de Marine in de oude Rijkswerf gehuisvest, zoals het Koninklijk Instituut voor de Marine (KIM). Het gebied herbergt ook recreatieve functies als het Marine Museum en diverse horeca-gelegenheden. Daarnaast wordt door de ontwikkelingsmaatschappij Zeestad Willemsoord verder ontwikkeld tot een unieke mix van voorzieningen zoals musea, een theater en het nieuw te vestigen stadhuis. De bijzondere relatie met het erfgoed maakt dat Willemsoord als het tweede 'historische' stadscentrum aanvoelt en een 'unique selling point' is van de stad en de regio.



De stelling van Den Helder



1871, De Koninklijke Marine

Landschap en ecologie

De ligging van Den Helder is uniek: als een breed schiereiland aan drie kanten omringd door de zee. Deze heeft ook invloed gehad op de ecologische en landschapsontwikkelingen in en rondom Den Helder.

Waddenzee

De Waddenzee behoort sinds 2009 tot UNESCO werelderfgoed en het is een Natura 2000 gebied. Het is van grote ecologische waarde en huist meerdere zeldzame dieren en planten. Er geldt een strenge regelgeving bij eventuele ontwikkelingen in of vlak bij het Waddenzeegebied. Voor heel Noord-Nederland vormt de Waddenzee een belangrijke toeristische trekpleister. Voor Den Helder en haar economische activiteiten is de waddenzee soms een beperkende factor, terwijl vanuit het waddenzee toerisme Den Helder geen voor de hand liggende uitvalsbasis is.

Aandijkingenlandschap

De zone ten zuiden van Den Helder kenmerkt zich door het aandijkingenlandschap. Dit type landschap is te herkennen aan rationele verkavelingen met lange rechtlijnige polderlinten. Dit zorgt voor lange zichtlijnen en grote open ruimtes. Hier zijn in het verleden nieuwe woonwijken gerealiseerd, vliegveld De Kooy en de grotere bedrijventerreinen Kooypunt en Kooyhaven. Deze gebieden worden ook onderzocht op potenties ten aanzien van de energietransitie in de RES Noord-Holland Noord.

Stedelijk landschap

De historische structuur van Den Helder is op kaart voor een groot deel nog zichtbaar, maar is niet altijd herkenbaar vanaf het maaiveld. Het versterken van de historische elementen kan bijdragen aan het versterken van het vestigingsklimaat. Binnen de stad zijn de singel, Willemsoord, het spoor en het Nieuwe Diep nog steeds duidelijke structurerende elementen uit het verleden. De landschappelijke structuren kunnen worden versterkt door deze door middel van nieuwe fietsroutes beter beleefbaar te maken.



1876, aanleg van het Noordzeekanaal



Waddenzee, sinds 2009 UNESCO Werelderfgoed

Werkgelegenheid

Koninklijke Marine

Het Commando zeestrijdkrachten van de Marine in Den Helder behoort tot de grootste werkgevers in Noord-Holland Noord. De groei van de Marine gaat gepaard met een toenemende vraag naar ruimte en voorzieningen, maar vooral ook een vraag naar technisch geschoold personeel en de inzet van de nieuwste technologie. De verwachte groei wordt geschat op 1000-2000 arbeidsplaatsen².

Dit aantal komt boven op het huidige aantal arbeidsplaatsen. Alleen al op het Marine terrein (inclusief overige vestigingen van de Marine in Den Helder) zijn circa 6.800 personen werkzaam die daarbij een toegevoegde waarde genereren van circa 315 miljoen Euro³. Ook ten opzichte van het totaal aantal banen (in 2016) is deze hoeveelheid significant. Deze bedroeg in 2016 in de gemeente Den Helder bijna 26.500 banen⁴.

Civiele haven Den helder

Ook in het civiele havengebied zijn veel arbeidsplaatsen. In 2016 ruim 2.500 directe arbeidsplaatsen en genereert een toegevoegde waarde van 304 miljoen euro. Belangrijke werkgevers zijn onder meer Petersson, DHSS, Damen Shipyards, de NAM en de Visafslag⁵. In de afgelopen jaren is de activiteit van de visafslag afgenomen.

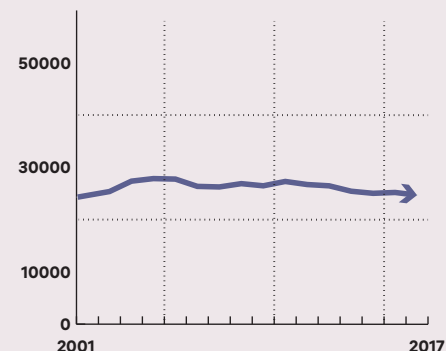
Energietransitie

De werk vraag ligt bij de ontwikkeling en opbouw van de windparken, maar ook het beheer en onderhoud van de parken vraagt om technisch geschoold arbeidskrachten. TNO stelt in een rapportage dat er tot 2030 tot 145 Fte bijkomen direct gerelateerd aan het onderhoud van de windparken. Dit aantal kan tot 2050 groeien tot 500-600 voltijd banen, afhankelijk van de thuishaven van de ontwikkelende of onderhoudende partijen van de windparken⁶. Dit aantal laat zien dat het thema energietransitie een belangrijke rol kan spelen in het versterken van de werkgelegenheid in de regio.

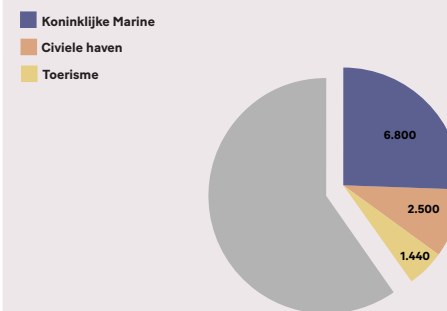
Toerisme en recreatie

Toerisme in Den Helder is de laatste decennia min of meer spontaan tot ontwikkeling gekomen⁷. De afgelopen 5 jaar is het aantal banen in de toerisme en recreatiesector in Den Helder gemiddeld met 3.8 % gegroeid. Er is een verwachting dat de werkgelegenheid gerelateerd aan verblijfstoerisme in heel Nederland met ongeveer 16% zal groeien tot 2025⁸. Veel van de banen en omzet die in de toeristische sector gegenereerd worden, zijn niet over te plaatsen naar andere regio's. Dit karakter van de sector maakt het belang van toerisme als werkgever groot. Bovendien versterkt toerisme het imago en de naamsbekendheid van een gebied.

Aantal arbeidsplaatsen Den Helder¹



Arbeitsplaatsen Aandeel maritiem cluster (2016)^{2,3,4}



Verwachte groei arbeidsplaatsen Koninklijke Marine⁵



Verwachte groei arbeidsplaatsen O&M offshore wind sector⁶



Verwachte groei arbeidsplaatsen toerisme⁷



100 arbeidsplaatsen

1. Gemeente Den Helder, 2020
2. Havenmonitor 2017, Erasmus Universiteit
3. De Nederlandse Maritieme Cluster Monitor 2017
4. Lisa, 2016
- 5,6 Lisa, 2019
- 7 Toekomstperspectief Destinatie Holland 2025

² (De kop werkt, regionaal ambitiedocument de Kop 2.0, 2019)
³ (De Nederlandse Maritieme Cluster, Monitor 2017, Ecorys, 2017)
⁴ https://www.denhelder.nl/data/publicatie-website/economie-werk-en-inkomen/Werkgelegenheid.pdf?_dc=14920896192688_dc=1492089619280
⁵ (Havenmonitor 2017, Erasmus Universiteit, 2017)
⁶ (Innovations for Port of Den Helder Infrastructure following offshore wind developments, TNO 2019)
⁷ Kadernota Toerisme en Recreatie - Gemeente Den Helder
⁸ Toekomstperspectief Destinatie Holland 2025

Energietransitie

Sleutelrol offshore ontwikkelingen

Hoewel Den Helder niet centraal ligt ten opzichte van de kustlijn van Nederland, heeft het een zeer centrale locatie als ook het Nederlands zeegebied wordt meegenomen. Dit biedt kansen voor de offshore ontwikkelingen in de civiele haven voor wind op zee.

Blaauwe waterstof

De gasbehandelingsinstallatie van de NAM voedt een groot deel van het nationale gasnetwerk met aardgas uit gasvelden op zee. De verwachting is dat deze fossiele energievoorziening de komende 20 jaar nog in stand blijft. Bovendien is aardgas tevens de basis voor de ontwikkeling van blauwe waterstof: hierbij wordt aardgas omgezet tot waterstof en CO₂ (dat afgevangen wordt). De afgevangen CO₂ kan vervolgens worden opgeslagen in lege gasvelden op zee. Er wordt een waterstofinfrastructuur aangelegd die ook door de Kop van Noord-Holland loopt. Met een extra verbinding zou blauwe waterstof daarop aan kunnen takken.

Groene waterstof

De productie van groene elektriciteit door windmolens kan aan land gebracht worden met kabels. Zolang windparken dicht bij de kust liggen is dit een goede oplossing die niet al te kostbaar is, en niet al te veel verlies met zich meebrengt. Voor de geplande en toekomstige offshore windparken die verder op zee liggen is dit een zeer kostbare opgave en minder reële optie. Een alternatief is om de elektriciteit van windparken

offshore om te zetten in groene waterstof en deze via de bestaande pijpleidingen van de gasinfrastructuur op zee aan land te brengen. Via het toevoerpunt bij de NAM kan de groene waterstof het landelijke netwerk worden ingebracht. In beide gevallen - bij groene en blauwe waterstofproductie - kan Den Helder als energie-knooppunt fungeren dat interessant is voor bedrijvigheid en een significante bijdrage levert aan de landelijke doelstellingen op het gebied van energie.

Lokale bronnen en besparen

Bij alle interventies en transformaties die gaan gebeuren kan rekening worden gehouden met besparen van de energievraag. Zo kan vastgoed geïsoleerd worden, of kan er over een slimme cascadering van warmtesystemen worden nagedacht. Daarbij zijn er lokale bronnen (in de toekomst) in Den Helder aanwezig, zoals geothermie potentie. De Regionale Energiestrategie heeft bepaalde zoekgebieden aangewezen die geschikt zijn voor de ontwikkeling van opwek van duurzame elektriciteit (zie kaart bladzijde:40)



Schepen op waterstof



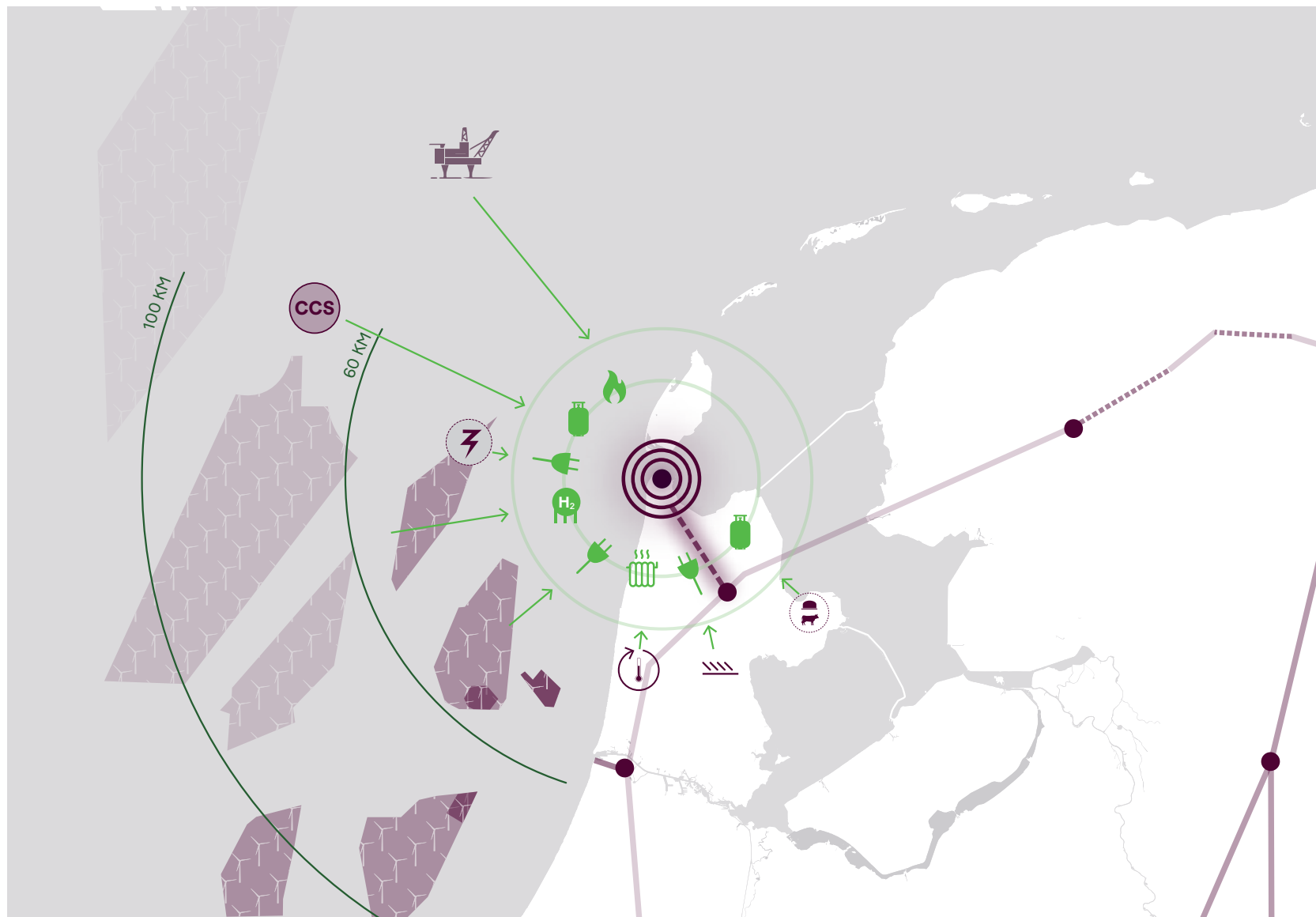
Waterstof opslagtanks

Energietransitie



Bron:

1. Feasibility report, study on the feasibility of a Carbon Capture Transport and Storage project in the region of the Noordzeekust
2. Gasunie
3. wetswijzer.nl/noordzeeloket/weoz/



Bereikbaarheid

N250

De N250 is de belangrijkste toegangsweg tot Den Helder. Er rijdt verkeer richting de stad, de civiele haven, de Marinehaven en naar de ferry naar Texel (TESO). Het meest noordelijke deel van de weg loopt door het stadscentrum heen, en vormt een barriere in de stad. Door de piekbelasting van de auto's die van de veerpont vanaf Texel komen zijn er regelmatig congestieproblemen. Vooral op de 'wisseldagen' van vakantiehuisjes, zoals vrijdagmiddag, is het drukker op de N250⁹. De N250 wordt vanaf het zuiden tot de Van Kinsbergenbrug ook veelvuldig gebruikt voor af en aanvoer van goederen naar de civiele haven. Ook zijn er bedrijven met twee vestigingen, wegens ruimtegebrek in het havengebied¹⁰. Dit 'intra-Den Helder' vrachtverkeer kan tot wel 100x per dag heen en weer gaan¹¹. De bereikbaarheidsproblematiek heeft als geheel een negatieve impact op het vestigingsklimaat voor bedrijven. Het is dus belangrijk dat de verkeersstromen in de toekomst meer worden gescheiden of in omvang afnemen. Er zijn al verscheidene ingrepen onderzocht die het congestieprobleem zouden kunnen verbeteren¹².

Modal split

We zien in de modal split dat de auto een grote rol speelt in Den Helder. Vergeleken met andere steden is het aandeel van de auto vooral bij korte afstanden hoger. Dit kan ook komen doordat mensen in hun vervolgtraject een lange afstand afleggen

Parkeren

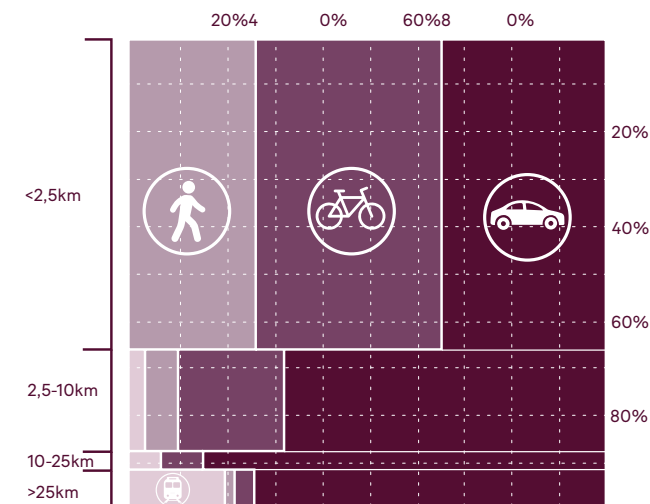
Veel bezoekers die naar Texel gaan parkeren hun auto in het centrum van Den Helder en ook op Willemsoord. Hierdoor zijn parkeerplekken voor lange tijd bezet. Daarnaast worden er in het havengebied voor parkeren meerdere locaties gebruikt die bepaalde eigenschappen hebben die schaars zijn, zoals kadetoegang. Ook zijn er parkeervoorzieningen die door meerdere partijen gebruikt zouden kunnen worden, zoals de parkeerlocatie bij de luchthaven vliegveld de Kooy.

Openbaar vervoer

De treinverbinding bestaat op enkel spoor, en dus niet geschikt voor een hogere frequentie van treinen. Bovendien is er kans dat de trein vervalt bij vertraging. Daarnaast is de route van het treinstation naar de TESO of de haven niet duidelijk gemarkeerd, onaantrekkelijk en relatief lang. Hierdoor is het minder voor de hand liggend om het OV te nemen naar Texel.

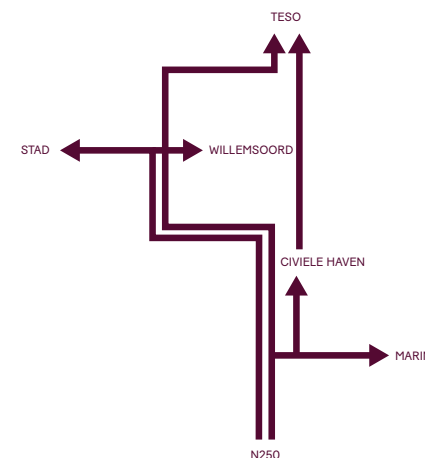
Luchthaven

De luchthaven speelt nu al een belangrijke rol in samenwerking tussen de civiele haven en de Koninklijke Marine. Ze wordt ingezet voor bevoorrading en bemanning van offshore platforms en schepen en militaire inzet.



Modal split (Den Helder)

Bron: studio bereikbaar (2020)



Ontvlechten N250

¹⁰ Economisch waardenonderzoek N250

¹¹ Uit gesprek met PoDH op 28 mei 2020

¹² Presentatie middellange termijn oplossingen N250 DR

Diversiteit havenactiviteiten

Een diversiteit van havenactiviteiten zorgt ervoor dat Den Helder economisch kan groeien, en het maakt de economie minder afhankelijk van één of enkele partijen. In de haven van Den Helder is die diversiteit nu al aanwezig, en er zijn meerdere ontwikkelkansen voor de haven om die meer uit te breiden.

Het inzetten op te veel functies naast elkaar kan ook voor knelpunten zorgen; wanneer alle functies bijvoorbeeld meer ruimte nodig hebben in een haven waar dit in de huidige situatie al schaars is. Daarnaast vertoeft het 'profiel' van de haven in de (internationale) markt als vestigingsplaats ten opzichte van de concurrentie in het buitenland of in Nederland zelf. Het kiezen voor een beperkt aantal sectoren als speerpunt voor ontwikkeling helpt hierbij en dat vergt naast een lange termijn visie ook scherpe keuzes: niet alle bedrijvigheid die zich zou kunnen vestigen in het havengebied wordt geaccommodeerd.

Het is daarom essentieel om de ruimte die er reeds is op een optimale manier in te delen, zodat deze zo goed mogelijk benut kan worden. Door compact te bouwen, bedrijven te stimuleren collectieve parkeervoorzieningen te gebruiken en zuinig om te springen met schaarse grond en strekkende meters kade.



Marine



Recreatie haven



Visserij



KMJC haven



Offshore services olie en gas



Munitie bunkers



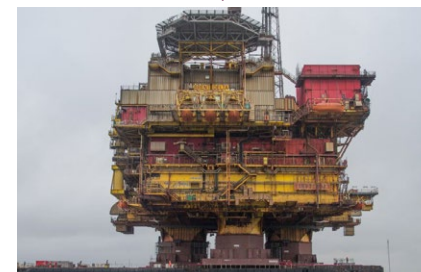
Veerhaven



Koninklijk instituut voor de Marine (KIM)



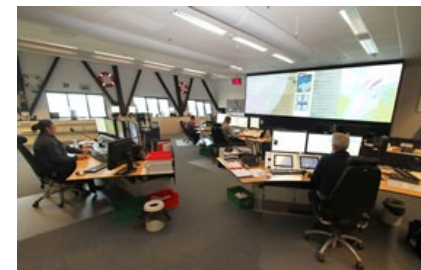
Offshore services wind op zee



Ontmantelen en recyclen



Marine museum



Nederlandse kustwacht

Ruimtelijke Versnippering

De fysieke beperkingen voor ontwikkelingen worden o.a. veroorzaakt door de ligging in de Kop van Noord-Holland, de barrières van de (water)wegen en niet-openbare terreinen van Defensie en de NAM¹³. Hierdoor is te zien dat historisch gegroeide ontwikkelingen niet altijd een logisch geheel vormen. Ter illustratie is het Nieuwe Werk uitgelicht, waar de versnippering het meest aanwezig is.

Versnippering door kadastrale plots

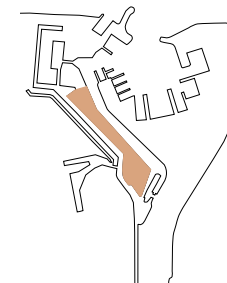
De eerste kaart toont de kavels die op Het Nieuwe Diep en Het Nieuwe Werk liggen (geen eigendomsgrenzen). Er zijn veelal kleine plots te vinden. Bedrijvigheid die een groter aaneensluitend oppervlak nodig heeft, kan zich hier moeilijk vestigen.

Versnippering van functies

De locatie van sommige functies ligt niet op de meest geschikte plek; zo liggen er watergebonden functies aan de stadszijde, terwijl er commerciële niet-watergebonden functies langs de zeehavenkade liggen. Wegens ruimtegebrek zijn er ook bedrijven die zich op meerdere locaties in de stad hebben gevestigd.

Versnippering door infrastructuur

Zoals op de kaart hiernaast te zien is splitst de dijk (met weg) die over Het Nieuwe Diep loopt het grondvlak in lange smalle stroken. De smalle strook grond die resteert aan de zeehaven zijde heeft waardevolle kademeteters, maar er is geen ruimte (diepte) voor het plaatsen van loodsen. Door het hoogteverschil van de dijk is het oppervlak nog lastiger inzetbaar.



1. Kadastrale versnippering

2. Versnippering in functie

3. Versnippering door infrastructuur

Nautische beperkingen

Beperkingen

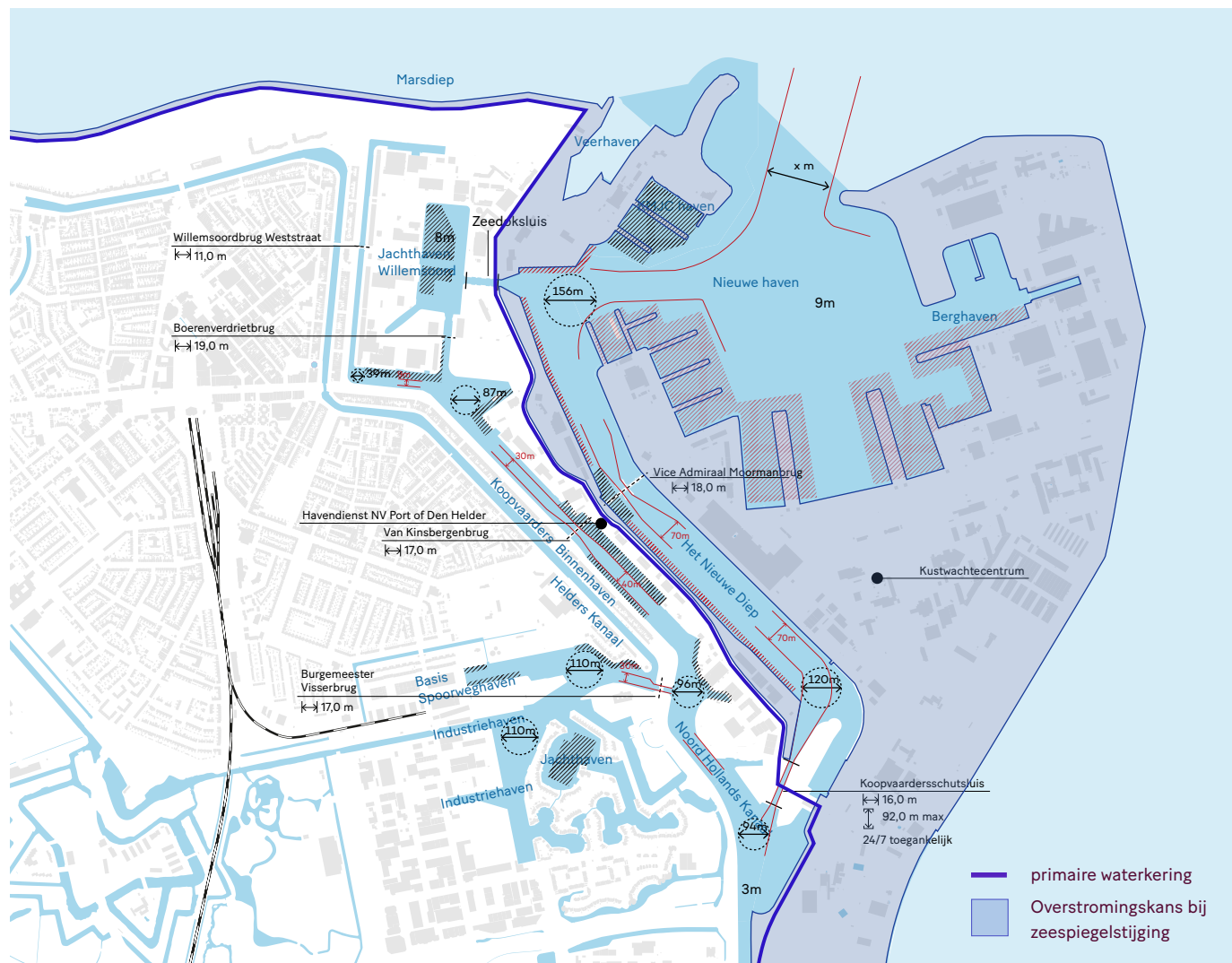
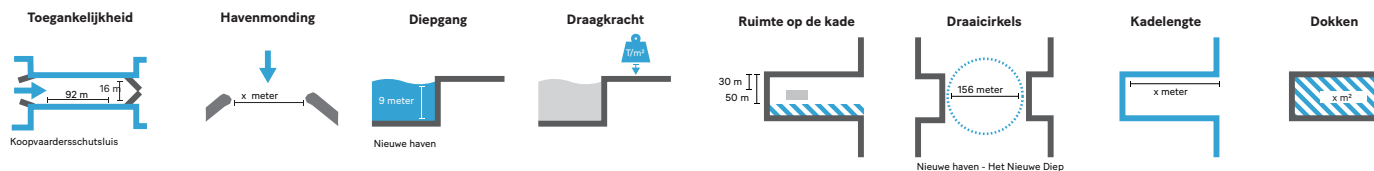
Door draaicirkels, dieptes of breedtes van schepen, kan niet ieder schip op iedere plek van de haven komen. Zo zorgt de nauwe doorgang tussen de pijlers van de Moormanbrug ervoor dat grotere schepen niet verder het Nieuwe Diep in kunnen varen. Verder zijn er invaarbeperkingen rondom de Marinehaven, waar civiele schepen niet mogen komen.

Verscheidenheid aan ruimten

Afhankelijk van de wensen van de functie en het type schepen dat daarbij gebruikt wordt, zijn er andere havenruimtes nodig. Zo kunnen aanlegplaatsen nodig zijn met een directe aansluiting op vierkante meters met loodsen, of juist aanlegplaatsen voor tijdelijke plaatsing van het schip. Daarnaast hebben sommige functies een directe zeeverbinding nodig.

Zeespiegelstijging

Doordat de Nieuwe Haven, Harssens en een groot deel van het Nieuwe Werk buiten de primaire waterkering liggen, worden ze blootgesteld aan de veranderlijkheden van de zeespiegel. In de huidige situatie is de haven in geval van opstuwing door storm al eens overstroomd. Ook de infrastructuur die achter de kadewanden ligt is niet altijd bestendig tegen water. Met het oog op zeespiegelstijging zijn er aanpassingen nodig om de haven toekomstbestendig te maken.



Betrokken partijen

Middels tal van gesprekken is van een groot aantal stakeholders in kaart gebracht wat hun uitgangspunten zijn voor de toekomst. Hieruit volgen deels concrete wensen of doelen, maar soms ook bredere toekomstvisies. In het onderstaande overzicht is per stakeholder aangegeven wat de uitgangspunten zijn.

Uitgangspunten Gemeente Den Helder

- Sterke economie voor de stad. De Marine is een belangrijke werkgever maar een meer gedifferentieerde economie geeft meer zekerheid;
- Verbeteren mobiliteitsknelpunten rondom de N250;
- Streeft naar een verbinding tussen stad, Rijkswaterstaat Willemsoord, haven en zee. Relatie tussen de stad en de zee is diffuus geworden (10 meter hoge zeedijk en hekken in de haven);
- (Door)ontwikkeling van Rijkswaterstaat Willemsoord tot recreatief en cultureel centrum van de stad;
- Moormanbrug bereikt einde technische levensduur;
- Aantrekkelijk vestigingsklimaat voor bedrijven en inwoners.

Uitgangspunten Koninklijke Marine

- Goed kunnen uitvoeren van haar primaire taak; het bieden van veiligheid op en vanuit zee. De noodzaak van ongehinderde bedrijfsvoering een randvoorwaarde;
- Toenemende vastgoed en ruimtebehoefte van Defensie; Onder druk van het NAVO-lidmaatschap zal de Nederlandse defensiebegroting de komende jaren blijven stijgen richting 2% van het BNP;

- Extra (kade)ruimte (1200 meter) om haar vloot veilig af te kunnen meren. De komende jaren wordt de vloot uitgebreid en vernieuwd. Nieuwe schepen zijn groter dan de huidige grootste schepen;
- Veiligheid van het Defensie terrein is belangrijk. Geen ongenode gasten op het terrein. Dit risico wordt groter als medegebruik op het Marine terrein wordt toegestaan;
- (Gestandaardiseerde) vernieuwing vastgoed; Huidige vastgoed is verouderd en vergt veel onderhoudskosten;
- Goede bereikbaarheid over water en weg.

Uitgangspunten Provincie Noord-Holland

- Den Helder economisch sterker en minder afhankelijk van Marine;
 - Goede bereikbaarheid water, weg, lucht (verantwoordelijkheid ligt bij Provincie);
 - Verbeteren knelpunt N250, met name in relatie tot aan- en afvoer Veerhaven en Marinehaven.
 - Verbeteren vestigingsklimaat bedrijven en inwoners (studenten/hoog opgeleid personeel);
 - Verder vele thema's die regionaal spelen:
1. Klimaatadaptatie en waterveiligheid verbeteren

- (aanpassingen van dijken/zeewering) ism waterschap;
- 2. Bedrijven, onderwijs, overheid stimuleren;
- 3. Natuur, wadden ontwikkelen en beschermen

Uitgangspunten Gemeente Texel/TESO

- Vaartijd overtocht Den Helder-Texel wordt niet significant langer;
- De overtocht blijft veilig;
- Toegankelijkheid van Texel voor auto's blijft goed: het is een unique selling point voor het eiland;
- De Veerhaven verwacht een groei in het aantal passagiers tot 2035 (+0,5 miljoen voertuigen);
- Aanlanding TESO wordt al gerenoveerd door RWS;
- Verwachting dat nieuwe veerboot die in 2031 in gebruik wordt genomen op duurzame energie vaart.

Uitgangspunten Port of Den Helder

- Den Helder duidelijk positioneren als groot onderdeel van de energietransitie;
- Op de korte termijn ruimte nodig om het beheer en onderhoud van windparken op zee te kunnen ondersteunen om aansluiting met deze markt te vinden. Op termijn groeit deze ruimte vraag uit tot ca. 4-6 hectare;

Betrokken partijen

- Haven in positie als een belangrijke schakel in een nationaal groen (en eventueel blauw ism NAM) waterstofnetwerk te worden;
- Samenwerking met andere partijen zoals NAM en ENGIE;
- Maritiem onderhoud en logistiek worden gezien als belangrijke pijlers en een verbindend element tussen civiele en Marine activiteiten.

Uitgangspunten Haven en Scheepvaart Vereniging

- Minder (toeristisch) autoverkeer op de weg Het Nieuwe Diep;
- Aanpassen verkeerspunt bij Van Kinsbergenbrug vs. N250;
- Verbeteren vestigingsklimaat;
- Voldoende (zee)havenruimte (met kade) voor toekomstige ontwikkelingen:
- Groei rol in onderhoud offshore windparken;
- Uitbreiding onderhoud en reparatie schepen;
- Eventuele aanlanding CO₂;
- Verplaatsen/verbreden Moormanbrug;
- Visserij is aan het krimpen.

Uitgangspunten NAM

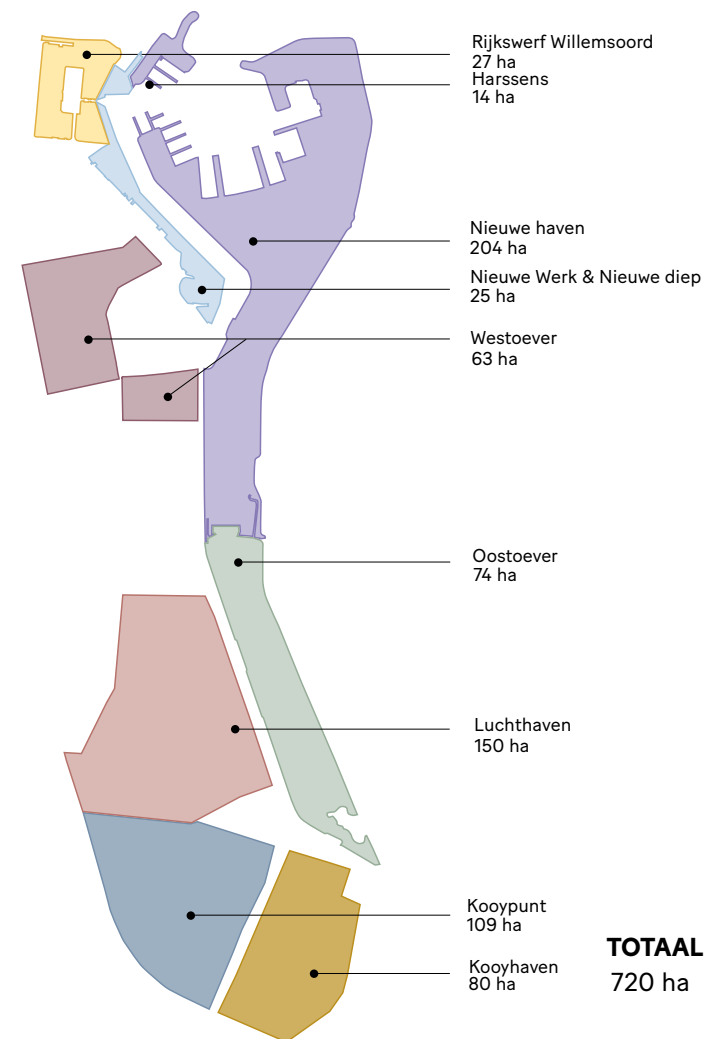
- Ontwikkelaar van blauwe waterstofproductie;
- Blijft ten minste de komende 20 jaar nog een rol spelen in het halen van gas uit kleinere velden op zee;
- Kan grote rol spelen in het aannemen van extra waterstof via de haven en de aansluiting daarvan op

landelijke net;

- Kan grote rol spelen in het aannemen van CO₂ uit andere industriële clusters en het opslaan daarvan in gasvelden op zee.

Uitgangspunten ENGIE

- Verduurzaming en focus op blauwe waterstof voor maritieme sector en vrachtverkeer;
- Wens tot ontwikkeling van 13 ha aan zonnepanelen (ze hebben hier al 2.5 ha van in Kooyhaven);



3

Scenario's

Scenario's

Drie prikkelende scenario's zorgen ervoor dat er verschillende oplossingsrichting bespreekbaar worden gemaakt. Door bepaalde aanpassingen aan de huidige ruimtelijk indeling op kaart of in doorsnede te laten zien, krijgt men meer grip op de mogelijkheden voor de toekomst

Op basis van de uitgebreide analyse van de wensen van een groot aantal betrokken partijen en een ruimtelijke analyse van de kansen en knelpunten zijn er drie scenario's opgesteld. Alle drie gaan ze op hun eigen manier in op de thema's energietransitie, maritieme stadsontwikkeling, havenontwikkeling en bereikbaarheid. De scenario's beschrijven een toekomstbeeld van Den Helder in 2050.

De scenario's zijn niet bedoeld om een keuze te maken voor een toekomstrichting. Het zijn denkrichtingen met daarin meer concrete elementen of bouwstenen. De scenario's worden ingezet om de hoeken van het speelveld te verkennen en om inzichtelijk te maken wat bepaalde keuzes ruimtelijk betekenen.

Opbouw

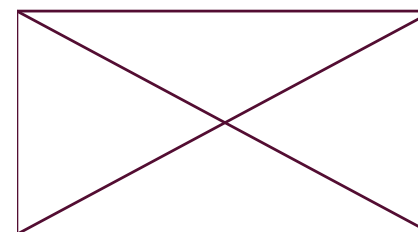
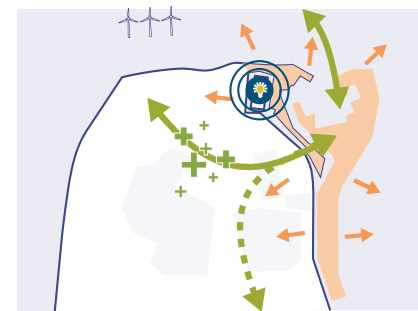
Ieder scenario wordt toegelicht aan de hand van de volgende onderdelen:

- Een schema met het hoofduitgangspunt van het scenario
- Een tekstuele toelichting van de aannames en ontwikkelingen die er in dit scenario gedaan worden
- Referentiebeelden die als voorbeeld kunnen dienen voor mogelijke ontwikkelingen

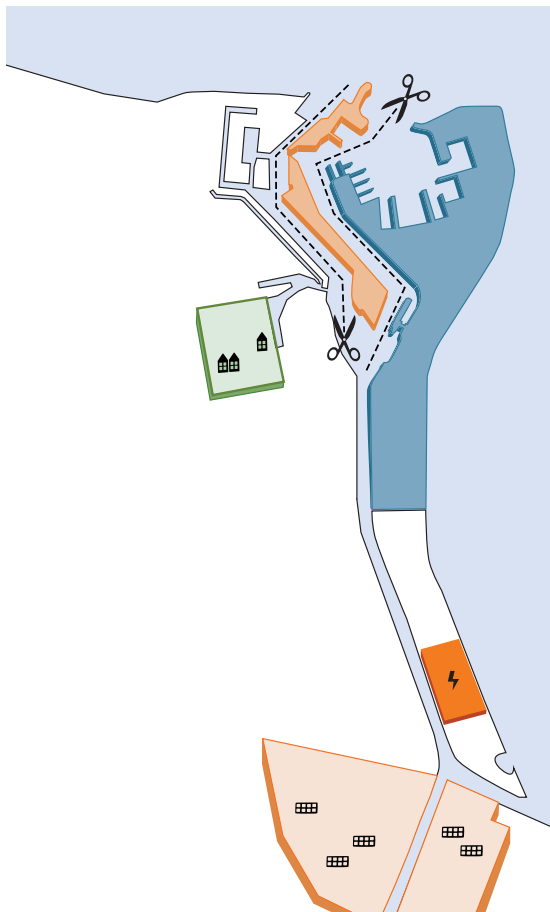
- Een toelichting hoe de invulling van het scenario is gerelateerd aan de vier hoofdthema's: energietransitie, maritieme stadsontwikkeling, havenontwikkeling en bereikbaarheid
- Een gedetailleerde kaart van het gebied waarin de meeste veranderingen plaatsvinden: de Noordkant van het plangebied
- Inzicht gevende doorsnedes, waarin in wordt gegaan op het thema zeespiegelstijging

De drie scenario's

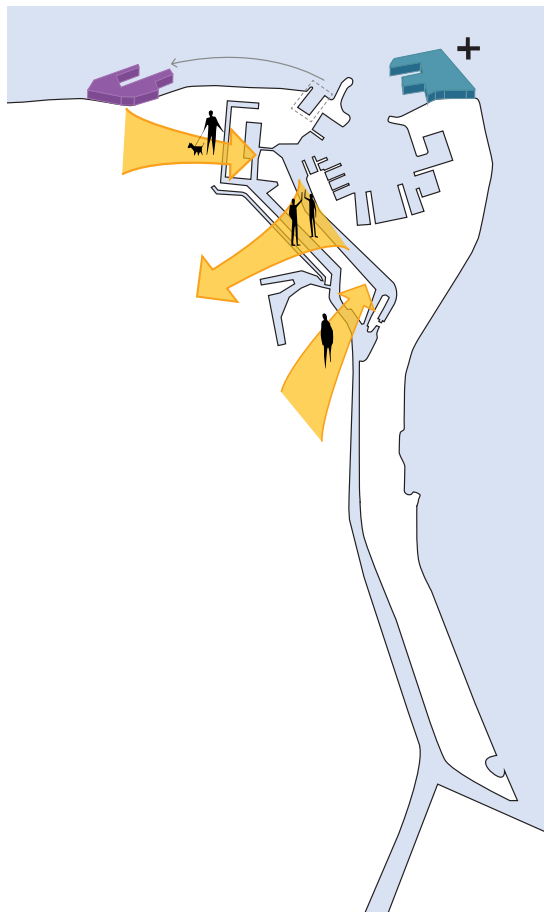
De drie scenario's gaan uit van verschillende typen ontwikkelingen in Den Helder. *'Gescheiden werelden'* zoekt een optimalisatie van de functieverdeling binnen de huidige verdeling van de grond. *'Stad aan het water'* richt zich juist op veel dubbel gebruik: meerdere partijen gebruiken dezelfde functie. In *'Energy port Den Helder'* ligt de nadruk op grote inzet in de energietransitie. Alle ontwikkelingen in de haven zijn daar in zekere zin mee verbonden.



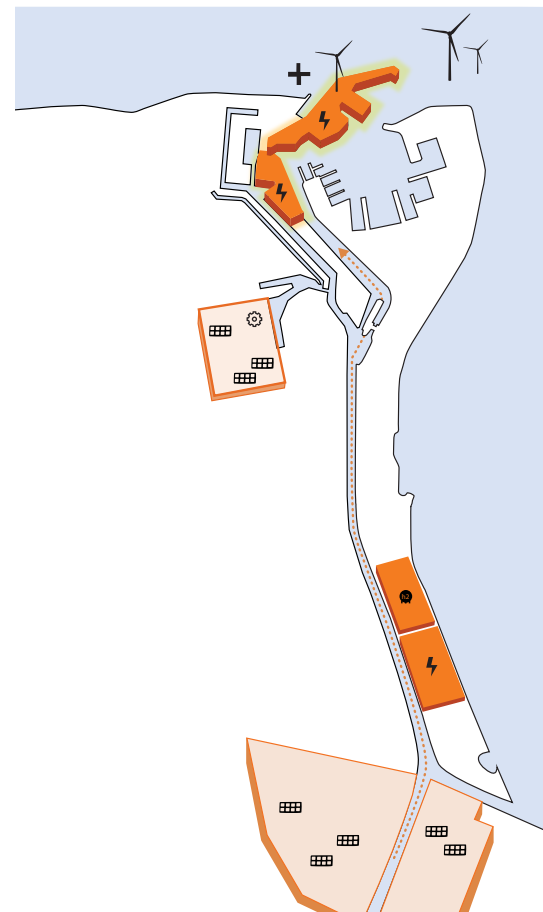
Scenario's



Gescheiden werelden



Stad aan het water



Energypport Den Helder

Gescheiden werelden

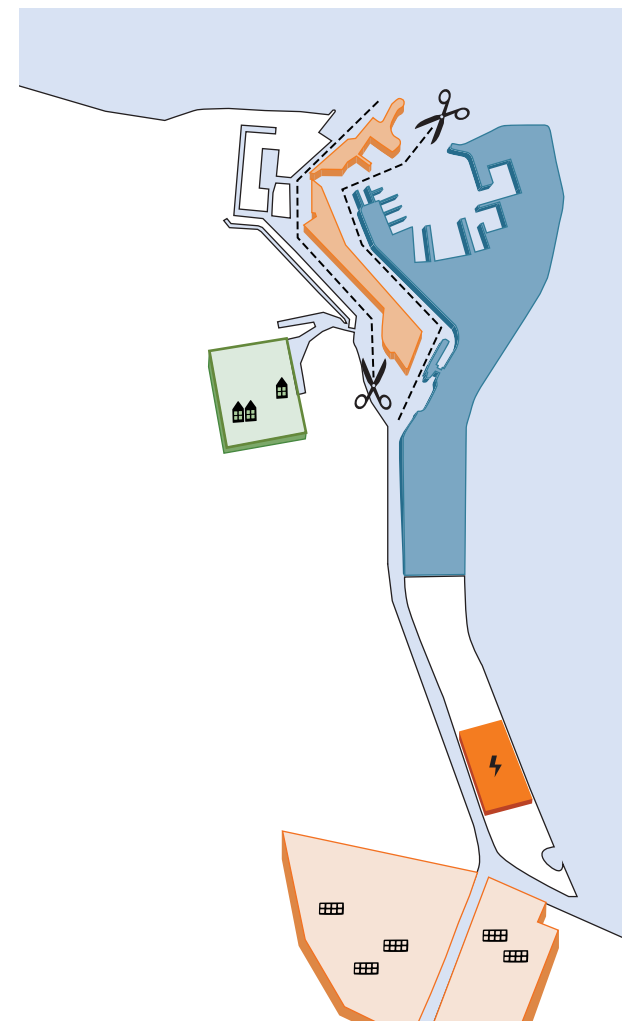
Verminderen versnippering en ruimtewinst voor ontwikkeling door middel van optimalisatie.

Optimaliseren

Dit scenario gaat uit van een reorganisatie van grondgebruik om zo de bestaande ruimte optimaal te benutten. Er wordt een duidelijke scheiding gemaakt tussen de civiele havenactiviteiten en die van de Marine. Op het bestaande oppervlak worden functies verdicht en geclusterd om het oppervlak langs kademeters zo optimaal mogelijk in te zetten. Qua organisatiestructuur verandert er in dit scenario weinig, maar ruimtelijk gaat het binnen ieder cluster behoorlijk op de schop. Er wordt voor iedere functie bepaald of deze in het havengebied moet liggen. Het havengebied geeft voorrang aan bedrijven die toegang tot het water nodig hebben, andere bedrijven moeten uitwijken naar de gebieden erbuiten zoals Kooyhaven en Kooypunt. Op de lange termijn kan er gekeken worden of bepaalde partijen toch meer ruimte nodig hebben, en kunnen er locaties uitgeruild worden. Slechts een aantal elementen in dit scenario gaat uit van een volledige samenwerking van alle betrokken partijen; een voorbeeld is de verplaatsing van de Moormanbrug.

Onafhankelijke ontwikkeling

In dit scenario kunnen alle partijen op eigen snelheid hun ontwikkelingen faciliteren. Door herstructureren en het terugdringen van versnippering ontstaat er ruimte voor ontwikkelingen. De verplaatsing van de dijk op het Nieuwe Werk biedt ruimte voor (energie gerelateerde) havenpartijen die zich willen vestigen in Den Helder. Een uitzondering hierop is de uitbreiding van de civiele haven voor energie gerelateerde doeleinden op Harssens. Pas als de ruimtewinst in de Nieuwe Haven voldoende is voor de uitbreiding van de Marine, kunnen gesprekken over het uitruilen van deze locatie opgestart worden.



Het nieuwe werk

De verhoging en verplaatsing van de dijk op het Nieuwe Werk gaat samen met het verleggen van de weg door het civiele havengebied. De huidige dijk ligt onder de weg. Samen worden ze verplaatst, en aan de zijde van het Nieuwe Diep komt er een hoger gelegen plateau. Dit verbetert de waterveiligheid en hiermee wordt het benutbare oppervlak dat direct aan zee ligt vergroot. De functies die in de huidige situatie op het Nieuwe Werk liggen en geen zeehaventoegang nodig hebben worden verplaatst. Commerciële functies kunnen naar de industriehaven, andere functies naar Kooypunt en Kooyhaven. De weg over het Nieuwe Werk wordt alleen gebruikt voor de industriële havenfuncties. De loodsen zelf dienen als eerste geluidsscherm, en er wordt een bommenrij en/of geluidsvangers ingezet om geluidsoverlast richting de stad te beperken.

Marine haven

Bij de Marine wordt ingezet op herstructurering van functies en locaties. Door het verplaatsen van de Moormanbrug naar het zuidoosten ontstaat er een kadezone die voor meer schepen toegankelijk is. Aan die kade staan nu opslagloodsen en er is met name veel groen en veel ruimte voor parkeerplaatsen. In verband met de stijgende zeespiegel wordt er een verhoogde infrastructuur zone aangelegd. Per zone wordt het Marine terrein bij renovatie of herverkaveling langzaam opgehoogd. Tijdens de reorganisatie van functies in gebouwen en gebouwen zelf wordt ook het vastgoed verduurzaamd. Hierdoor kan voor een groot deel volstaan worden met een lage temperatuur netwerk of zelf all-electric verwarming. Doordat over de nieuwe Moormanbrug een fiets en calamiteiten route wordt, loopt de hoofdtoegang via de zuidzijde van de oostoever. Hier komt een parkeer hub voor elektrische

auto's, die wordt gekoppeld aan de zonnepanelen op het zuiden van het defensieterrein en zorgt zo voor het duurzaam opladen van de auto's. Personeel kan zich via elektrische fietsen over het terrein bewegen. Hierdoor is er veel minder parkeerruimte nodig en kan een deel van deze ruimte ingezet worden voor de reorganisatie. Op termijn kan er gekeken worden of er zo voldoende ruimte vrijgemaakt wordt om Harssens voor civiele doeleinden te gebruiken.

Harssens

Op de korte termijn blijven de Marine functies nog plaatsvinden op Harssens. Wanneer er op de lange termijn door verdichting en herstructureren van De Nieuwe Haven voldoende (kade)ruimte is, kan op Harssens ingezet worden voor verdere uitbreiding van beheer en onderhoud voor offshore windparken. Het fort Harssens blijft toegankelijk.

Stad

Industriële functies worden waar mogelijk uit de stad verplaatst. Deze passen immers niet in een stedelijke omgeving. In de stad is enkel ruimte voor commerciële en publieke dienstverlening. Er ligt een focus op het versterken van de fortentzone en de groenstructuur, zo ook waar het huidige Westoever ligt. Het industriële havengebied wordt afgeschermd met een groene dijk met daarlangs veel bomen. De N250 wordt een route voor langzaam verkeer. Er wordt ingezet op een uitbreiding van stedelijke functies rondom Willemsoord, zodat Texel bezoekers ook makkelijk gebruik kunnen maken van de functies in Den Helder. Er wordt een geothermieboring gedaan vlakbij Reehorstpark (tussen het spoor en in verlengde van de Dahlialaan) zodat een deel van de oude binnenstad op een duurzaam warmtenet kan worden aangesloten.

Oostoever

Op het NAM-terrein wordt ingezet op blauwe waterstof. Er wordt op den duur mogelijk een koppeling gemaakt met de import/aanlanding van groene waterstof van de windparken op zee.

Luchthaven

De groenstroken rondom het luchthaven terrein worden ingezet voor lokale zonnenvelden. Ook worden de parkeerterreinen overkapt met PV-panelen.

Westoever

De industriële bedrijven verplaatsen naar de civiele haven, dit vermindert het heen-en-weer verkeer tussen Westoever en het Nieuwe Werk. De zone wordt vooral gebruikt als stads-bedrijventerrein, met grote winkel- en verblijfsfuncties. De overige bedrijvigheid wordt verplaatst naar Kooyhaven en Kooypunt, zodat Westoever een onderdeel kan worden van de groene fortentzone.

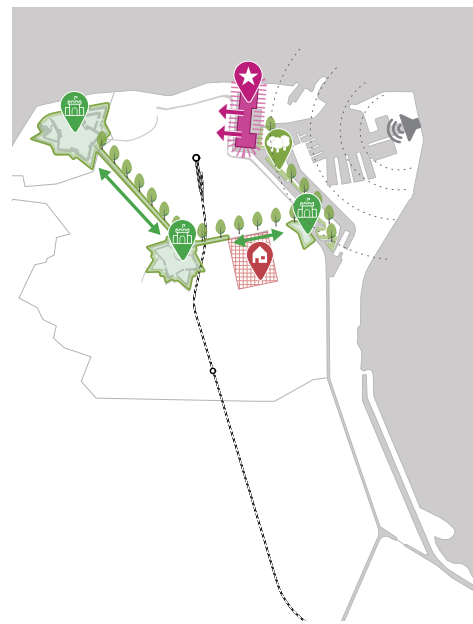
Kooyhaven en Kooypunt

Deze zones worden ingezet om functies te huisvesten die niet noodzakelijk een zee toegang nodig hebben, of die in de huidige situatie in het stedelijk gebied liggen. Bovendien kunnen er functies zoals de milieustraat vanaf Oostoever verplaatst worden, zodat er meer ruimte komt voor de ontwikkeling van blauwe waterstof. De ongebruikte gronden worden ingezet voor opwek van elektriciteit met zonnepanelen.



Havenontwikkeling

- Verhogen waterveiligheid van het Marineterrein door het bouwen op palen/terpen
- Verplaatsen van waterkering(en weg) levert meer oppervlak naast zeehaven op
- Verplaatsen en vervangen van Moormanbrug richting zuidoost ontstaat meer kadelengete bruikbaar voor de Koninklijke Marine en Civiele haven
- Kooyhaven en Kooypunt worden ingezet voor functies die geen directe (zee) haventoeegang vereisen
- Op termijn inzet voor energietransitie op Harssens



Stadsontwikkeling

- Verdere scheiding woon en bedrijf functies
- Versterken cluster Kooypunt-Kooyhaven
- Versterken stedelijke ontwikkelingen
- Kwaliteitsverhoging Willemsoord
- Verleggen van de dijk geeft geluidsbufter richting stad
- Vergroten woonkwaliteit door vergroenen en herstellen van de Stelling van Den Helder



Mobiliteit

- Verplaatsen Moormanbrug geeft scheiding van de verkeersstromen richting de stad/ TESO en de civiele haven/Marine.
- Noordelijke deel N250 wordt weg voor lokaal verkeer
- Weg over Nieuwe werk enkel toegankelijk voor civiele havenindustrie en marine
- Zuidelijke toegang is de primaire toegangsweg voor de Marine, inclusief parkeerhub
- Kooyhaven wordt als overslaghaven gebruikt om goederen naar civiele haven te verschepen



Energie

- Inzet primair op blauwe waterstof op Oostoever. Alleen NAM zet in op aanlanding van groene waterstof.
- Opweklocaties duurzame energie uit RES
- Verduurzaming vastgoed icm verdichten, Inzet op all-electric
- Geothermieboring in spoorbocht, groot deel binnenstad kan hierop worden aangesloten
- Oplaadhub voor e-cars bij zuidelijke ingang Nieuwe Haven. Vanuit hier voorzieningen met elektrische fietsen.
- Ongebruikte gronden Kooypunt en Kooyhaven voor zonnepanelen



Gescheiden werelden

Gescheiden werelden



LEGENDA



Loodsen voor
marinegebruik



Marineclub naar
Willemsoord



Kennisinstituut
Marine



Stedelijke functies in
Rijkswerf



Wijkuitbreiding icm
versterking stelling



Renovatie en
reorganisatie
koppelen aan
ophogen ondergrond



Uitbreiding civiele
haven op Harssens



Verplaatsen
waterkering en weg
voor extra
havenruimte



Geothermie boring voor
warmtevoorziening stad



TESO - haven



Doorsnede Nieuwe Werk

Verhogen waterveiligheid door het bouwen op terpen en
het verhoogd bouwen.



Doorsnede Marine terrein

Verhogen waterveiligheid door het bouwen op terpen en
het verhoogd bouwen.

Stad aan het water

Verbinden van haven en stad met ruimtewinst door dubbelgebruik.

Havenfront

In dit scenario wordt de relatie tussen de stad en het water hersteld door het introduceren van een nieuw waterfront aan de haven. De stad is in de loop van de geschiedenis achter de dijk komen te liggen en de haven is verder zeewaarts gegroeid. De dijken zijn mettertijd ook hoger geworden waardoor de aanwezigheid van de zee in de stad moeilijk te beleven is. Door het Nieuwe Werk in te richten als stedelijk waterfront met gemengde stedelijke en industriële functies (geen wonen) ontstaat er een nieuwe boulevard waarbij voor bewoners, werknemers en bezoekers de aanwezigheid van de haven en de zee weer tastbaar wordt.

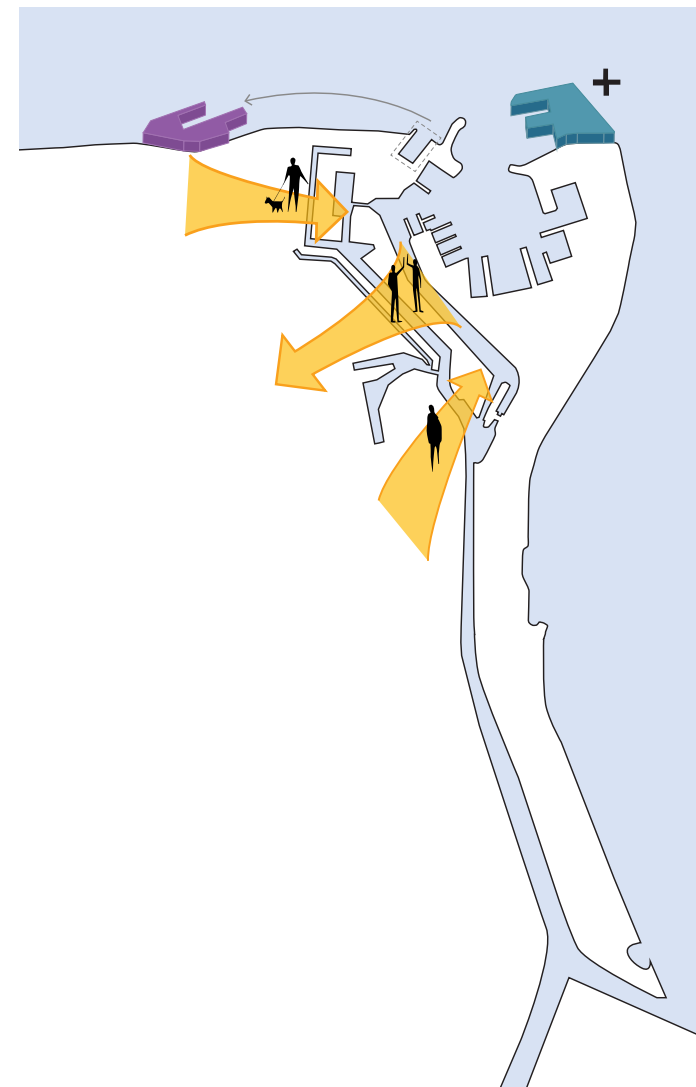
Gemengd gebruik

Gemengd gebruik speelt in dit scenario een hoofdrol. Op deze manier wordt de beschikbare ruimte optimaal ingezet. De relatie tussen de stad en de haven is sterk. Toch zijn niet alle functies even goed te combineren, bijvoorbeeld vanwege geluidsoverlast. Industriële ontwikkelingen liggen idealiter niet dicht bij de bebouwing. In dit scenario wordt er op basis van het type functie een indeling in locaties gemaakt. Bedrijvigheid met een hoge geluidsproductie wordt verder van de

stad geplaatst. Anderzijds worden functies met een lagere belasting meer richting de stad getrokken. Hierbij wordt minder rekening gehouden met de scheiding tussen civiele of Marine functies. Er wordt ingezet op dubbelgebruik, om zoveel mogelijk havenfuncties te combineren voor gebruik door zowel civiele partijen als door de Marine.

Samenwerking essentieel

Dit scenario vraagt veel samenwerking tussen alle partijen. Bovendien wordt er veel geschoven in grondbezit. De westflank van de Nieuwe Haven wordt ingezet voor gezamenlijke werkplaatsen en onderhoud. De samenwerking zorgt ervoor dat de geluidsruimte zo optimaal mogelijk benut wordt. Door de nauwe verbinding tussen haven en stad, krijgt ook het toerisme op dat gebied een boost. Deze samenwerking is terug te zien in een gezamenlijke oplossing tegen zeespiegelstijging. De waterkering wordt zodanig verlegd dat de gehele haven beschermd kan worden door middel van een afsluitbare kering.



Het Nieuwe werk

Het Nieuwe Werk blijft qua bebouwing vrijwel gelijk, een aantal grote functies wordt verplaatst naar de medegebruik-zone bij de mijnendienst (in de Nieuwe Haven). De Moormanbrug naar het zuidoosten verplaatst, waardoor extra kaderuimte ontstaat. Deze kan vooral gebruikt worden voor het aanleggen van schepen. Vanwege de tussenliggende weg is er slechts op een paar plekken ruimte voor loodsen. Er komt dubbel ruimtegebruik van de 'stillere' havenactiviteiten als: kantoorruimte, crew-facility, sportfaciliteiten Marine en cafetaria's. Om voldoende ruimte vrij te maken voor het beheer en onderhoud van windparken, wordt Harssens ingezet voor voornamelijk civiele functies. De kades kunnen ook gebruikt worden om patrouilleboten van de Marine tijdelijk aan te meren.

Nieuwe Haven en Buitenveld

Een aanzienlijk deel van het Marine terrein wordt ingezet voor medegebruik met de civiele havenfuncties. Het gaat vooral om de havenactiviteiten die meer geluid maken. Om voldoende kademeters en havengebied voor de Marine te garanderen, wordt er aan de noordkant een buitendijkse uitbreiding van de Zeehaven voorzien. Wegens de zeespiegelstijging wordt de havenmonding tijdelijk afsluitbaar en gekoppeld aan de doorgetrokken dijk. In het kader van medegebruik wordt er op Buitenveld een geothermieboring gedaan, die zowel Willemsoord, het Marineterrein als de woonwijken rondom van warmte voorziet. De nauwe verbondenheid van stads- en havenfuncties is terug te zien aan het type toerisme. Het toerisme zet sterk in op de havenfuncties van de stad. 365 dagen Marine dagen.

Westoever

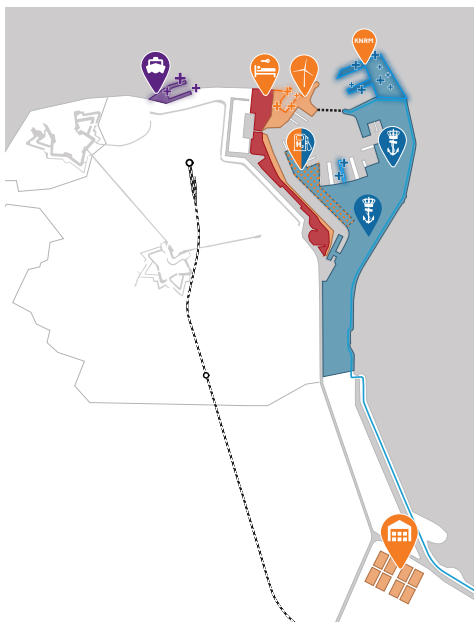
De bedrijven met een hoge geluidproductie kunnen niet langer in het hoog-stedelijke Westoever blijven. Omdat er op het Nieuwe Werk niet voldoende ruimte is om alle bedrijven te vestigen wordt er gewerkt aan een 2-locatie constructie. De benodigde kade en loodsen kunnen in het Nieuwe Werk liggen, terwijl de opslagloodsen en overige functies op Kooyhaven of Kooypunt liggen. Via schepen worden de goederen naar het Nieuwe Werk vervoerd. Dit vermindert de hoeveelheid vrachtverkeer op de N250 aanzienlijk. Hiervoor is het nodig dat de Koopvaarderssluis vroegtijdig wordt opgeknapt. Westoever wordt getransformeerd naar een groen/stedelijk gebied, waarmee aansluiting wordt gemaakt met de zone rondom de stelling van Den Helder.

Oostoever

Langs de gehele Oostoever wordt de dijkzone versterkt en omhooggetrokken naar de havenmond. Op deze dijk komt een (niet openbaar) fietspad, zodat het zicht op de Waddenzee toegankelijk wordt. De opzet van deze dijk en tijdelijk afsluitbare kering in de havenmond voorkomt dat alle kademeters verhoogd moeten worden. De buitendijkse uitbreiding zorgt ook voor de continuïteit van operaties bij storm en hoog water. Verder wordt er op Oostoever ingezet op blauwe waterstof. Daarnaast worden er op veel plekken duurzame projecten gestart. Lokale coöperaties ontwikkelen samen mogelijkheden voor duurzame opwek, waar zo veel mogelijk lokaal gebruik van wordt gemaakt. Op Oostoever staan hiervoor ook opslagmogelijkheden (waterstof en batterijen).

Kooyhaven en Kooypunt

Deze twee locaties functioneren als 'achtervang' van de haven en bieden ruimte aan alle functies die niet water gebonden zijn en waar geen plaats voor kan worden gevonden op het Nieuwe Werk. Er is een sterke waterverbinding richting de sluis en de kades langs beide kanten van het Nieuwe Diep.



Havenontwikkeling

- Verwevenheid gelijksoortige functies civiele & marine haven waardoor medegebruik en ruimtebesparing ontstaat
- Verplaatsing TESO maakt ruimte voor ontwikkelingen in de offshore-industrie
- Herstructurering haven op basis van geluidsprofiel voor meer ruimte ontwikkelingen. Buitendijkse havenuitbreiding aan de oostkant van de haven om extra terrein en kadelengete te creëren. Buitendijkse ligging maakt het mogelijk om bij gesloten kering operationeel te blijven.
- Bescherming tegen zeespiegelstijging door verplaatsing van de primaire waterkering.
- Havenmond afsluitbaar door tijdelijke kering in verlengde van de dijk.
- 2 locatie concept voor civiele havenbedrijven: opslagloodsen in Kooyhaven/Kooypunt



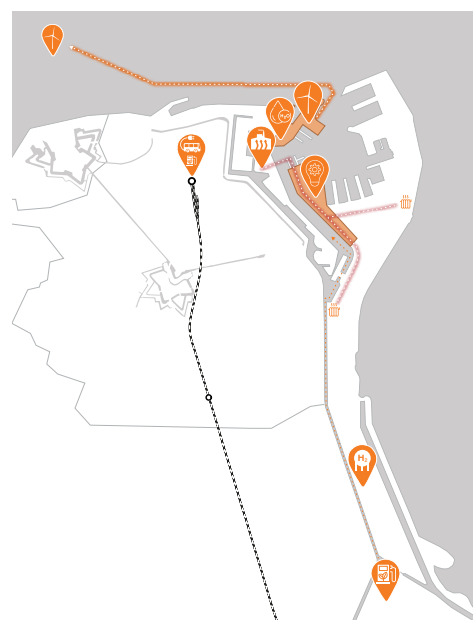
Stadsontwikkeling

- Versterken connectie met de zee door activiteiten in en rondom de haven.
- Experimenteren met kunst- of wayfinding projecten die link tussen stad en zee benadrukken
- '365 dagen Marine dagen', positie Marine terrein voor toerisme versterken
- Samenwerking Koninklijke Marine en civiele bedrijven op het gebied van onderwijs, service, uitwisseling van kennis en innovatie aan stadskant Nieuwe Werk
- Short-stay en andere stedelijke faciliteiten t.b.v. de offshore-industrie bij Willemsoord
- Dijkversterking aan oostzijde kan ingezet worden als fietslocatie met zee uitzicht



Mobiliteit

- (Voetgangers)verbinding tussen TESO en station verbeteren. OV wordt aantrekkelijker alternatief dan de auto
- Toevoer goederen naar civiele haven grotendeels per schip, ontlasing van N250
- Verplaatsing Moormanbrug in zuidelijke richting voor ontvechten N250 + nieuwe langzaam verkeersverbindingen ter hoogte van de huidige Moormanbrug
- Fiets- en wandel promenade aan stadzijde Nieuwe werk, goed verbonden met station en centrum
- Busverbinding tussen parkeermogelijkheden luchthaven, TESO en treinstation



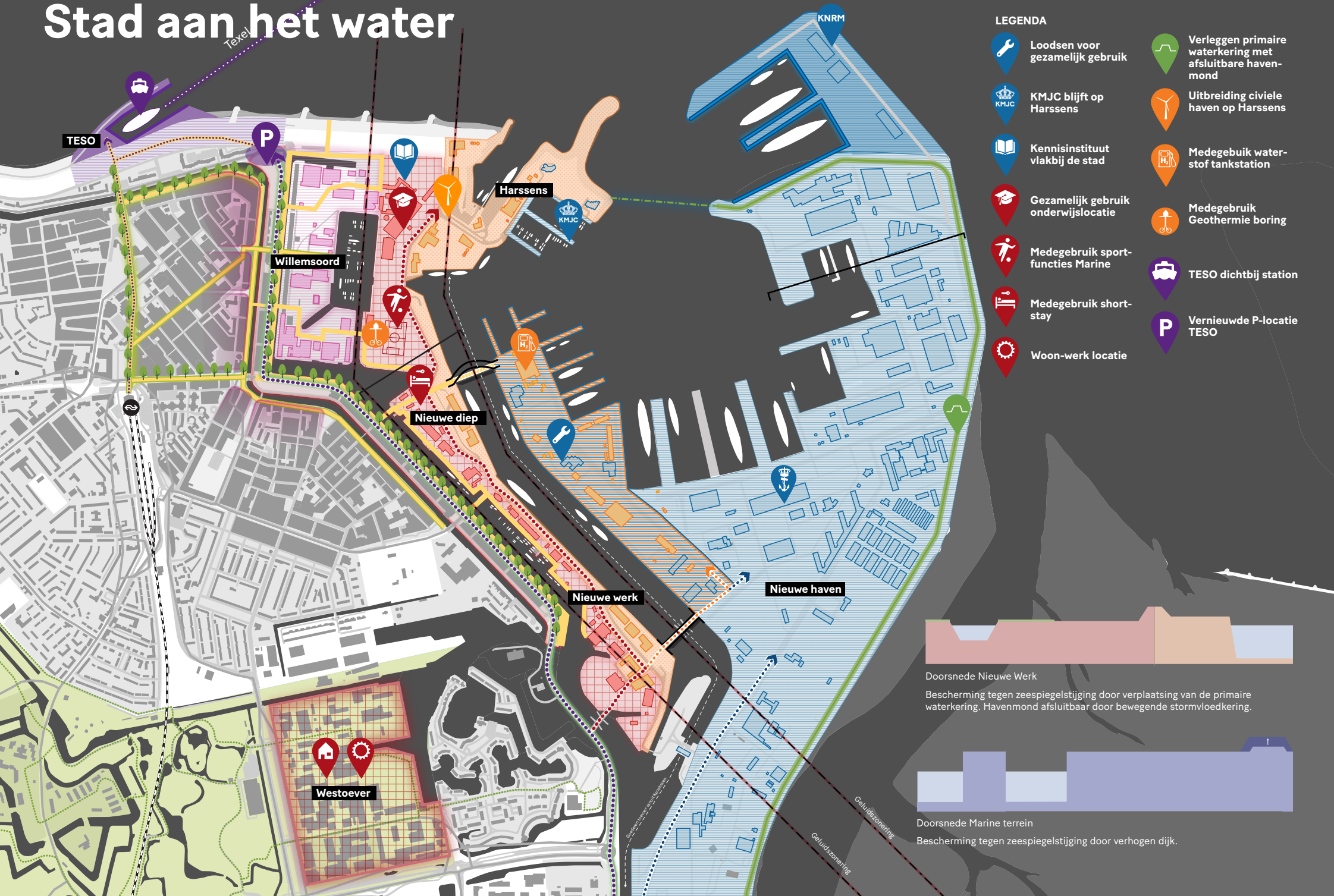
Energie

- Inzet blauwe waterstof vanaf zee
- Lokale coöperaties voor duurzame opwek in directe omgeving
- Geothermieboring op Buitenveld met warmtenet naar Nieuwe Haven, Willemsoord en omliggende woonwijken.
- Inzet op duurzame brandstoffen voor transport via water en shuttle naar TESO
- Waterstoftankstation in Nieuwe Haven (op locatie medegebruik)
- Opslagmogelijkheden lokaal opgewekte duurzame energie op Oostoever



Stad aan het water

Stad aan het water



Energypport Den Helder

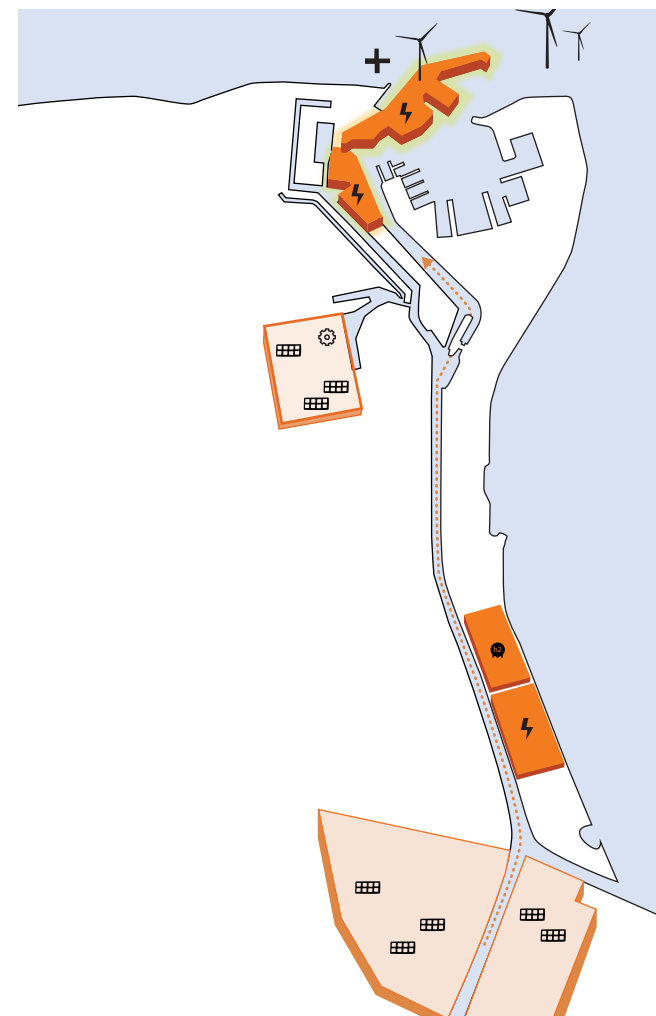
Den Helder als nationale speler in de energietransitie

Energy hub

Den Helder wordt een belangrijke energy hub. Vanwege de geschikte ligging ten opzichte van wind op zee en de bestaande gasbehandelingsinstallatie kiezen we in dit scenario om vol in te zetten op (duurzame) energie: groene en blauwe waterstof. Den Helder speelt hiermee een nationale rol van betekenis in de energietransitie. Niet alleen de productie, ook de bedrijvigheid zal in het teken hiervan staan. De Marine doet mee aan de verduurzamingsopgave en stelt gronden en kades beschikbaar voor beheer en onderhoud van de windparken. Daarnaast wordt de civiele- en de Marinevloot verduurzaamd. De uitbreiding van de haven staat in het teken van de energietransitie. De zuidkant van het Nieuwe Werk wordt ingezet voor de Marine, zodat locatie Harssens onderdeel kan worden van de uitbreidingen van de energiehaven. Verkeer van de N250 neemt af door het autoluwe karakter en de verbeterde OV-connectie naar o.a. de TESO. En doordat een groot deel van de toevoer van goederen naar het havengebied per schip wordt gedaan.

Duurzaam en innovatief Den Helder

Het duurzame en innovatieve karakter van Den Helder trekt nieuwe bedrijvigheid, onderzoeksinstituten en start-ups. Er wordt ruimte beschikbaar gesteld voor onderzoek naar nieuwe manieren om energie op te wekken en op te slaan. De bedrijvigheid rondom de energietransitie werkt als een vliegwiel voor andere ontwikkelingen die de leefbaarheid versterken. Den Helder wordt daarmee hét waterstof knooppunt van Nederland. Dat heeft een aanzuigende werking voor bedrijven in deze energiesector en aanverwante bedrijvigheid. Ook wordt van de bedrijven verwacht dat ze meedenken in terugdringen van CO₂-uitstoot.



Het Nieuwe werk

De forse inzet op de energietransitie zorgt voor grote interesse van energie gerelateerde havenbedrijven om zich in Den Helder te vestigen. Er wordt uitgebreid om de civiele haven meer kadelengete en opslagruimte geven. Hiervoor wordt Harssens ook voor civiele doeleinden ingezet. De zuidkant van het Nieuwe Werk wordt ingezet voor Marine doeleinden. Door het Nieuwe Werk op deze manier te splitsen ontstaat er een Marine terrein dat goed af te sluiten is en kades voor de marine aan weerszijden van het Nieuwe Diep. Er is voldoende ruimte voor zowel opslag als andere activiteiten. Toch kunnen er nog bedrijven zijn die een twee-punts constructie hebben met Kooypunt. Transport gaat dan zoveel mogelijk met waterstofscheperen over het kanaal. Hiervoor is het noodzakelijk dat de Koopvaarderschutssluis gerenoveerd wordt. Alle bedrijven die zich vestigen worden geselecteerd op het criteria die bijdragen aan duurzame bedrijfsvoering en het werkveld of economische sector waarin deze actief is.

Marine haven

De Marine verschuift een deel van haar gronden. Harssens en Buitenveld worden ingezet voor civiel of gemengd gebruik. De zuidkant van het Nieuwe Werk wordt toegevoegd aan het Marineterrein. Dit in combinatie met het naar verplaatsen van de Moormanbrug naar het zuidoosten. Hierdoor komen aan twee zijdes van het Nieuwe Diep lange kades ter beschikking voor de Marine. Doordat de kades tegenover elkaar liggen zijn de veiligheidsrisico's beperkt.

Om ervoor te zorgen dat de haven beschermd is tegen de zeespiegelstijging, wordt ingezet op compartimentering. De verhoging voor nieuwe kabelstructuren en pijpleidingen worden hiervoor ingezet als dijklichamen.

Gefaseerd krijgen de kades een verhoogde rand met een talud waarin een waterdichte kabels en leidingenbuis wordt verwerkt. Ook andere kritieke infrastructuur (zoals het warmtenet) wordt opgehoogd, zodat het plateau bij hoog water niet volledig onderloopt. Wanneer er gebouwen verplaatst worden of gereorganiseerd worden, komen er geen vitale functies op de begane grond. Bovendien wordt er bij renovatie van panden gezorgd dat de entrees verhoogd worden en geen gevoelige functies op de begane grond zijn gesitueerd.

TESO-Haven

De TESO-OV connectie wordt versterkt om het aantrekkelijker te maken om met de trein naar Den Helder en Texel te komen. Door de uitbreiding van de civiele haven (noordzijde Harssens) ontstaat er tussen de nieuwe TESO-locatie en de havenuitbreiding opstelruimte voor Texelgangers. Door vaker met kleinere (verduurzaamde) boten uit te varen wordt de belasting op het wegnnet meer verspreid over de dag en nemen pieken in verkeersdrukte af.

Luchthaven

De extra parkeerruimte van het vliegveld kan worden ingezet voor bezoekers die met de auto komen. Via een snelbus kunnen ze de TESO bereiken.

Oostoever

Op het NAM-terrein wordt ingezet op blauwe waterstof. Er wordt zo snel mogelijk een koppeling gemaakt met groene waterstof import/aanlanding van wind op zee. Doordat in andere gebieden ingezet wordt op het gebruik van groene waterstof en de verbinding met de nationale gasinfrastructuur al bestaat is er een impuls om zo snel mogelijk groene waterstof vanaf de zee naar Den Helder te brengen. Om extra ruimte te creëren

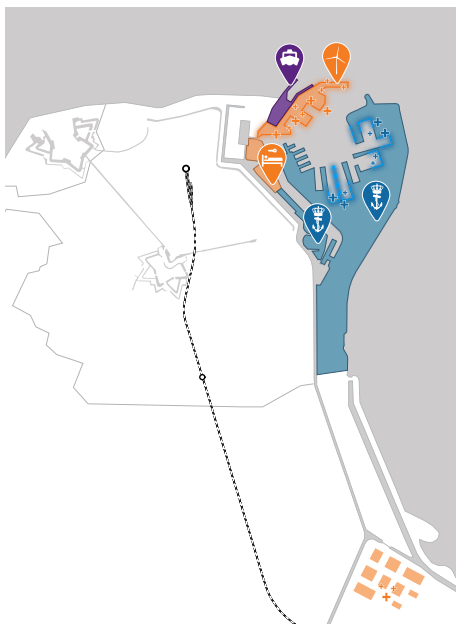
voor extra opslag en conversie van waterstof wordt de autosloperij verplaatst naar Kooypunt. Er wordt ook ruimte gereserveerd voor de opslag van CO₂. Er komt een pijpleiding die naar het havengebied loopt, zodat H₂ en CO₂ ook ontvangen kan worden door de aanvoer vanaf schepen vanuit andere landen of andere industriële clusters.

Kooyhaven en Kooypunt

Kooyhaven wordt ingezet als de eerste locatie voor een waterstoftankstation voor weg- en waterweg verkeer. Voor deze ontwikkeling worden nieuwe technieken getest om vervolgens uitgebreid te worden. Zo wordt het onderstation Anna Paulowna aangesloten op elektrolyzers om vanuit daar het regionale congestieprobleem te gebruiken voor waterstofproductie. Op Kooypunt kunnen zich bedrijven vestigen die zich bezighouden met toepassingen van waterstof of het proces. Bovendien kan er gezocht worden naar bedrijvigheid die de restproducten van elektrolyse verwerken (bijvoorbeeld metaalsnijders met O₂) of van blauwe waterstofproductie (bijvoorbeeld tuinders met CO₂).

Westoever

De twee-punten bedrijvigheid van industrie op Westoever hoeft niet langer plaats te vinden. Door de uitbreiding van de civiele haven is er voldoende ruimte voor vestiging van bedrijven in de energiesector als geheel op deze uitbreiding. Eventuele twee-punten strategieën kunnen wel plaatsvinden met een tweede locatie op Kooyhaven. Het transport tussen deze twee punten gaat via het water met waterstofboten.



Havenontwikkeling

- Havenuitbreiding om van de haven van Den Helder de Energiehub van Nederland te maken
- Zuidkant het Nieuwe Werk voor Marine, Harssens voor civiele doeleinden (energie)
- Havenontwikkeling is primair gericht op duurzame bedrijven in de energiesector
- Compartimenteren van de haven bij aanleggen nieuwe kabels en leidingen
- Ruimte voor O&M van offshore windparken. Voorzieningen voor shortstay, trainingen en onderzoek op locatie en in de stad
- Aanlanding faciliteren van stromen rondom energietransitie (CO_2 en H_2)
- Herontwikkeling zuidkant Nieuwe Werk voor Marinefuncties met lage geluidsdruk



Stadsontwikkeling

- Ruimte voor concentratie Marine functies op zuidelijk (afgesloten) deel van het Nieuwe Werk. Ruimte voor onderwijs, training, huisvesting en een servicecluster
- Gedeelde shortstay ontwikkeling bij vliegveld de Kooy
- De innovatiehub wordt gebruikt om nieuwe vormen van energieopwek en opslag te onderzoeken en toe te passen (ook in binnenstad Den Helder)
- Training en scholing van marine én energiegerelateerde bedrijvigheid op Willemsoord
- Doorontwikkeling van Westoever als locatie voor startups omtrent energie en maritieme innovatie.



Mobiliteit

- Sterke inzet fiets of deelautogebruik
- Verduurzaming TESO-veerboten (waterstof-boten). Door frequenter met kleinere boten te varen zal de belasting op het wegennet afnemen
- Connectie van station/luchthaven naar TESO versterken
- Meer opstelruimte rondom de TESO-haven verkleint de kans op terugslag verkeer N250
- Verplaatsen en vervangen Moormanbrug in zuidoostelijke richting. Meer kadelengete voor Marine
- Zuidelijke toegang is primaire toegang Marine, secundaire toegang via Nieuwe Werk en verplaatste Moormanbrug



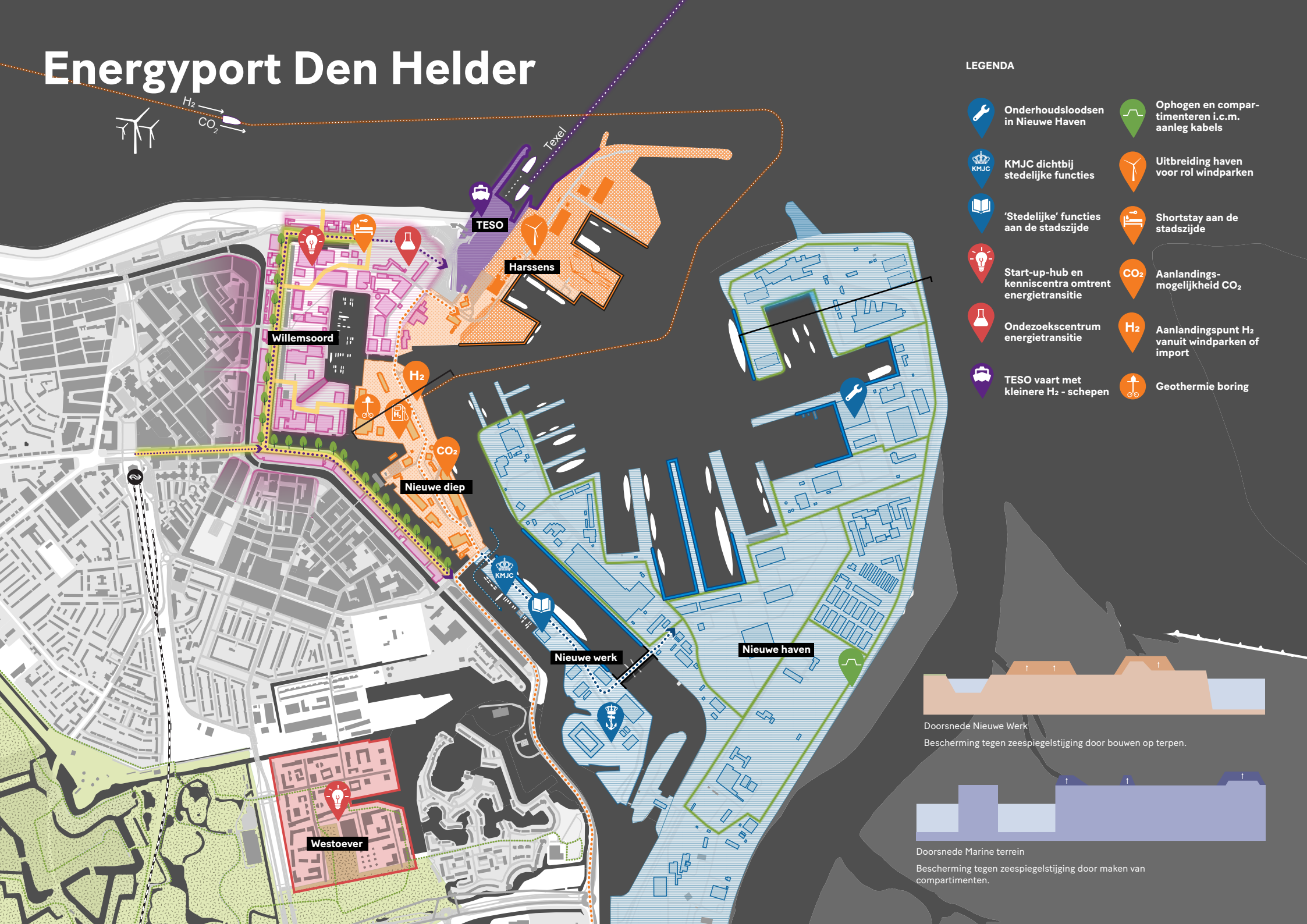
Energietransitie

- Als energie hub trekken er veel onderzoekscentra en aanverwante bedrijven naar Den Helder.
- Aanlanding van groene waterstof vanaf zee. Doorvoer van CO_2 opslag in lege gasvelden.
- Overslaginfrastructuur voor ontvangen externe waterstof of CO_2 via schepen, doorvoer naar NL
- Ruimte voor innovatie en onderzoek naar energieopwekking en opslag. Daarbij aantrekken van duurzame bedrijvigheid of onderzoeksinstellingen.
- Elektrolyse van elektriciteit vanuit de regio (vanaf onderstation Anna Paulowna)
- Waterstoftankstations: in noordzijde voor zeeschepen en bij Kooyhaven (scheep en vracht)
- Opslag en bufferlocatie voor waterstof en CO_2 vinden plaats op Oosteroeverterrein



Energypark Den Helder

Energypport Den Helder



LEGENDA

-  Onderhoudsloodsen in Nieuwe Haven
-  KMJC dichtbij stedelijke functies
-  'Stedelijke' functies aan de stadszijde
-  Start-up-hub en kenniscentra omtrent energietransitie
-  Onderzoekscentrum energietransitie
-  TESO vaart met kleinere H₂ - schepen
-  Ophogen en compartimenteren i.c.m. aanleg kabels
-  Uitbreiding haven voor rol windparken
-  Shortstay aan de stadszijde
-  Aanlandingsmogelijkheid CO₂
-  Aanlandingspunt H₂ vanuit windparken of import
-  Geothermie boring

Doorsnede Nieuwe Werk

Bescherming tegen zeespiegelstijging door bouwen op terpen.

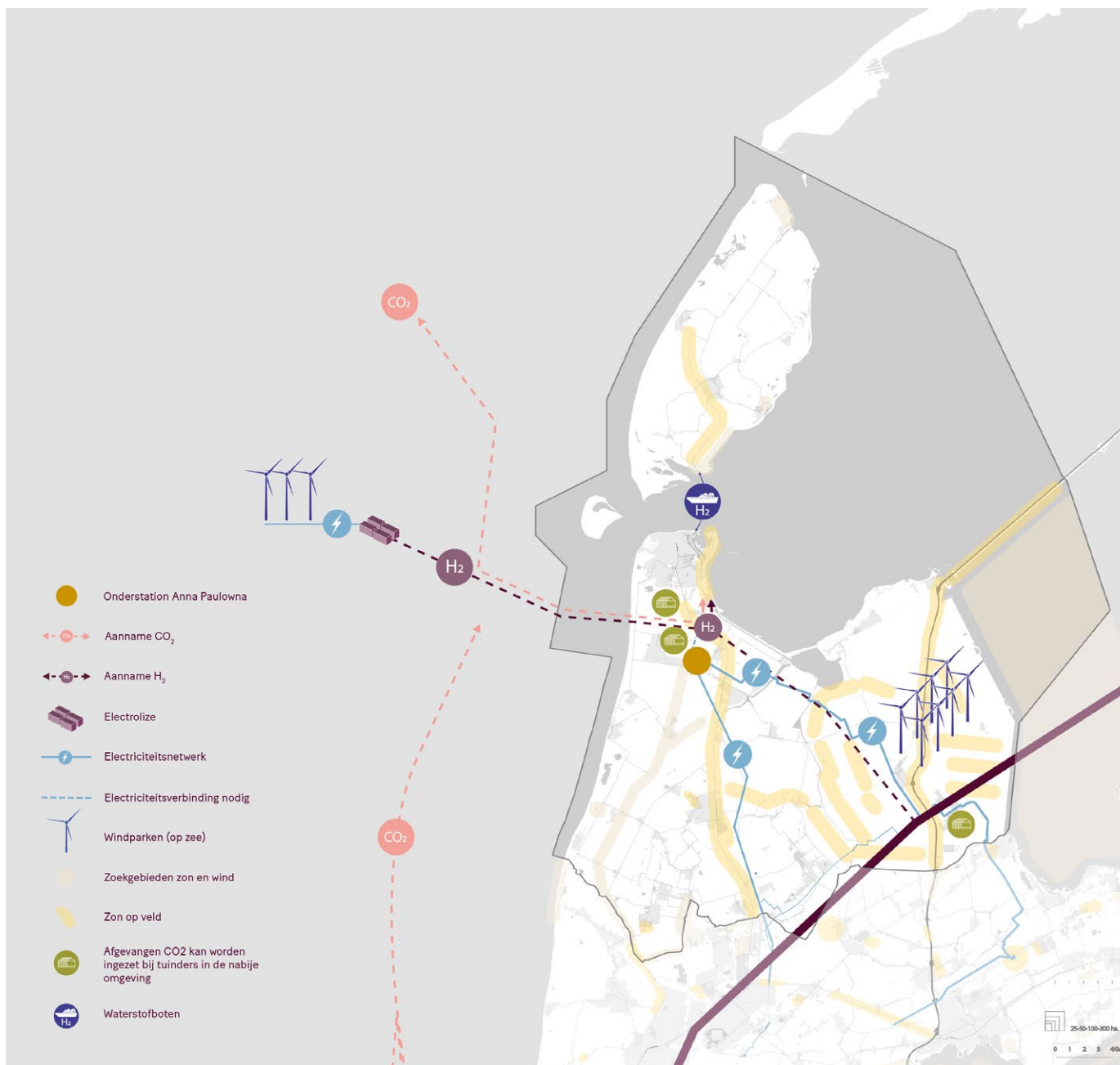
Doorsnede Marine terrein

Bescherming tegen zeespiegelstijging door maken van compartimenten.

Regionale Schaal

In dit scenario is de inzet op de energietransitie leidend in alle transformaties. Hierdoor hebben de ingrepen ook op regionale (en zelfs nationale) schaal impact. De ingrepen voorgesteld uit de meest recente RES (2020) zijn hierin meegenomen:

- De kaart laat zien dat er vol wordt ingezet op groene en blauwe waterstof productie. Er zullen naast conversieplatformen op de Noordzee ook conversiestations op land aanwezig zijn. Dit ontlast het elektriciteitsnetwerk. Het huidige netwerk heeft capaciteitsproblemen met de grootschalige opwek van bijvoorbeeld de windparken in de Wieringermeer. Door een connectie te maken met het onderstation in Anna Paulowna kan het capaciteitsprobleem in de Kop van Noord-Holland verminderd worden.
- De inzet op de energietransitie brengt bedrijvigheid met zich mee. Ook bedrijven gerelateerd aan onderzoek naar of uitvoering van de energietransitie trekken naar Den Helder.
- Er wordt naar bedrijvigheid gezocht die iets kan met de restproducten van elektrolyse (bijvoorbeeld metaalsnijders met O_2) of van blauwe waterstofproductie (bijvoorbeeld tuinders met CO_2). De aanvoer van H_2 en CO_2 per schip kan Den Helder binden aan andere industriële clusters.
- De locatie van Den Helder ten opzichte van de windparken op zee biedt kansen voor aansluiting op de waterstofbackbone. Door een link te maken tot de gasbehandelingsinstallatie van de NAM, kan ook de blauwe waterstof naar de backbone gebracht worden.



4

**Conclusie
en vervolg**

Conclusies en aanbevelingen

De drie scenario's laten een divers toekomstbeeld zien. Afhankelijk van de keuzes die gemaakt worden over dubbelgebruik, mate van inzet op bepaalde transities en ruimtelijke indeling, zien we een ander Den Helder voor de toekomst.

- De grootste urgentie ligt bij klimaatverandering en de zeespiegelstijging. Deze opgave kan gebruikt worden als vliegwiel voor samenwerking tussen alle partijen. De buitendijkse haven moet gerenoveerd worden want de huidige kades en hoogtes volstaan niet. Deze aanpassingen worden idealiter gekoppeld aan andere ingrepen of bouwstenen, zoals het verleggen van wegen, het plaatsen van leidingen of het uitbreiden van de haven.
- Zet als Den Helder in op een breed economisch verhaal met een duidelijk profiel: de marine is al van oudsher de 'backbone' van de stad. De offshore duurzame energiesector komt daar bij en biedt grote kansen voor Den Helder en de regio. Juist met de ontwikkeling van offshore windparken in de Noordzee en de koppeling aan de waterstofnetwerken op nationaal niveau, heeft Den Helder goede kaarten in handen.
- Bepaalde ontwikkelingen kunnen alleen plaatsvinden als er grotere ingrepen gedaan worden; een voorbeeld is de rol in het onderhoud en beheer van windparken op zee. Als Den Helder een aanzienlijke rol wil spelen in deze opgave, is civiele havenuitbreiding of optimalisatie essentieel. In dit geval geldt ook dat aanbod van ruimte juist vraag kan opleveren in plaats van enkel andersom.
- Geef voorrang aan bedrijven die het economische verhaal van Den Helder versterken. Geef deze bedrijven toegang tot het water wanneer nodig en verplaats andere bedrijven naar Kooypunt of Kooyhaven.
- Probeer de huidige ontwikkelplannen binnen de Marinehaven (revitaliseringsplan), bij Kooypunt en Kooyhaven en ook bij de civiele haven aan te sluiten bij de invulling van het nog op te stellen stedenbouwkundige raamwerk.
- Den Helder wordt miskend als toeristische bestemming. Voor de Waddenzee is het meer een poort dan een verblijfsplek en vormt de doorgangsroute naar Texel. De ontwikkeling van Willemsoord is zeer kansrijk om dit plaatje te diversifiëren: een plek waar historie, erfgoed en de Marine voel- en zichtbaar zijn.
- 'Good fences make good neighbours'. Denk als partners goed na over welke onderdelen je gedeeld wilt en kunt gebruiken. Gedeeld gebruik kan ruimtelijk gezien interessant zijn in verband met de beperkt beschikbare ruimte. Maar soms is het beter om een goede scheiding te maken, dan om continu met elkaar in overleg te moeten treden over ruimtelijke gebruik van delen van de haven.
- Er moet ruimte worden gereserveerd voor de ontwikkelingen waar we nu nog geen weet van hebben. De ruimtelijke relaties tussen civiele haven, Marine en stad staan onder druk. Het aanbod is beperkt en de vraag dynamisch. De ontwikkeling van zowel civiele haven als defensie is wispelturig.

No regret:

Een aantal elementen komt terug in alle scenario's of wordt door alle stakeholder genoemd als essentieel of in alle gevallen positief voor de ontwikkeling van het Maritiem Cluster:

- De Moormanbrug werkt als een versperring van de kademeeters die erachter liggen. De gemeente geeft aan dat de Moormanbrug vernieuwd moet worden. En het zou een groot voordeel zijn als de brug een grotere doorgang krijgt zodat zeeschepen erdoor heen kunnen varen. Nog vaker wordt een verplaatsing naar het zuidoosten voorgesteld. Hierdoor worden de verkeersstromen over de brug eerder ontvlecht en de extra kademeeters ontsloten voor zeeschepen;
- Een deel van de belasting op de N250 gebeurt door binnenstedelijke vervoersbewegingen tussen bijvoorbeeld Westoever en de civiele haven. Door de toevoer van bijvoorbeeld goederen via het kanaal is de belasting op de weg minder groot;

- Ruimte is schaars, zowel op als aan de kades. Gebruik de ruimte efficiënt: gebouwen stapelen wanneer mogelijk, parkeren in compacte stallingsgarages, medegebruik van functies, voorkom versnipperde kaveluitgifte en tracht kavels samen te voegen (ruilverkaveling) wanneer mogelijk
- Zet in op het versterken van de woonkwaliteit van het bestaande woningaanbod maar ook door het toevoegen van nieuwe bijzondere woonmilieus. Bijvoorbeeld rondom of op de bastions van de Stelling van Den Helder. Ontwikkelingen en investeringen in deze zone hebben een positieve invloed op de toeristische waarde, maar ook op de waardering van de leefomgeving van bestaande en nieuwe bewoners.

Hoe gaan we nu verder?

De scenariovorming is een eerste stap van de ruimtelijke transformatie van Den Helder. De betrokken partijen kunnen met behulp van de scenario's afspraken maken over welke ontwikkelingen op welke termijn gerealiseerd worden. Deze afspraken vinden hun beslag in een nieuw op te stellen stedenbouwkundig raamwerk.

Hierbij is het belangrijk om voorwaardelijke bouwstenen in een vroeg stadium te bespreken. Een voorbeeld is het verplaatsen van de Moormanbrug: als deze brug niet verplaatst of verbreed wordt is het niet mogelijk om aan de gewenste kaderuimte te komen zonder dat er een uitbreiding van de haven plaatsvindt. Ook is het van belang te benadrukken dat er geen eenvoudige oplossingen zijn, ook financieel niet.

De haven van Den Helder heeft veel potentie voor veel verschillende partijen. Het verenigen en afstemmen van de wensen en belangen van de diverse betrokken partijen is hierin cruciaal. Als de haven een monofunctionele haven wordt, creëert dat geen aantrekkelijk vestigingsklimaat voor andere partijen. De meerwaarde zit in de combinatie van de historische stad, de ligging nabij het nationale energienetwerk, de Marine en de nabijheid van het waddengebied. Als alle partijen die meerwaarde zien dan kan dat Den Helder de boost geven die zij verdient.

Naar verwachting zal elk toekomstbestendig raamwerk grote investeringen vergen: in infrastructuur, herstructurering, havenuitbreiding of uitplaatsing. Dat gebeurt overigens ook zonder een duidelijk plan: de urgentie van de zeespiegelstijging maakt het blijven functioneren van de huidige indeling kostbaar. Hiervoor zal de stad Den Helder en haar partner stakeholders een belangrijk beroep moeten doen op de Rijksoverheid. En juist daarom is het van belang dat er een eensgezinde visie komt vanuit de regio met één helder verhaal met daarin de betekenis en meerwaarde van deze regio voor Nederland als geheel onderstreept. Daarmee kan de weg worden geplaveid voor een nieuwe duurzame toekomst van Den Helder en haar haven.

Colofon

Deze studie is uitgevoerd door Generation.Energy en PosadMaxwan in gezamenlijke opdracht van de gemeente Den Helder, de Koninklijke Marine en de provincie Noord-Holland, waarbij het Atelier Rijksbouwmeester fungeert als onafhankelijke procesbegeleider van de verkenning.

Generation.Energy

Boris Hocks, Nikki Mulder, Jet ten Voorde

PosadMaxwan

Han Dijk, Elbert Arens, Vincent Peters, Elena Bulanova, Eva Verberne, Albert de Win

Expertpool

Wieger Savenije (Studio Bereikbaar), Berrie van Elderen (v-eld), Ben-Jaap Pielage (Witteveen+Bos)

Begeleidingsgroep

Bart Erens (Atelier Rijksbouwmeester), Henny Kaag (Gemeente Den Helder), Peter van den Berg (Koninklijke Marine), Hans Minderhoud (Ministerie van Defensie), Mathea Mevissen, Mark Eker (Provincie Noord-Holland).

PosadMaxwan
Binckhorstlaan 36
2516 BE Den Haag
tel: 070 322 2869

Generation.Energy
Binckhorstlaan 36
2516 BE Den Haag
tel: 070 219 72 40

September 2020



POSAD MAXWAN



POSAD MAXWAN

