

INHOUD

HOOFDSTUK 1	SAMENVATTING	3
HOOFDSTUK 2	INLEIDING	5
	2.1 Deel 1: commercie	5
	2.2 Deel 2: ruimte	5
	2.3 Deel 3: organisatie	6
HOOFDSTUK 3	DEEL 1: COMMERCIE	7
	3.1 Directe dragers haveneconomie	8
	3.2 Indirecte dragers haveneconomie	13
HOOFDSTUK 4	DEEL 2: RUIMTE	15
	4.1 De haven van Den Helder en omstreken	15
	4.2 Lange termijn varianten	20
	4.3 Midden lange termijn varianten	26
	4.4 Korte termijn maatregelen	28
	4.5 Ruimtelijke omgeving, juridisch risico	30
HOOFDSTUK 5	DEEL 3: ORGANISATIE	32
	5.1 Afhankelijk van de commerciële en de ruimtelijke toekomst	32
	5.2 Een slagvaardig en solide havenbedrijf	32
	5.3 Modellen voor een havenbedrijf Den Helder	33
	5.4 Conclusie organisatiemodel	35
HOOFDSTUK 6	CONCLUSIES EN AANBEVELINGEN	36
BIJLAGE 1	OVERIGE VARIANTEN	38
BIJLAGE 2	INZET VAN BMC	40

Hoofdstuk 1

Samenvatting

De haven van Den Helder is succesvol als offshorehaven en heden ten dagen in mindere mate als vissershaven. De defensiehaven is van groot belang voor de werkgelegenheid. Den Helder is een van de kleinste havens van Nederland en kenmerkt zich als echte *niche market player*. De nieuwe markten van de toekomst zijn de windoffshore, gezien de ambitie van het Rijk om 6.000 Mega Watt aan windenergie op de Noordzee op te wekken en door de aquacultuur (mossselfarms).

Ruimtelijk is Den Helder op allerlei manieren begrenst. De fysieke ruimte, de milieuruimte en de veiligheidsruimte (munitieterrein defensie en de plofzone van de NAM) beperken Den Helder in haar expansiemogelijkheden. In de toekomst zal het verkeer naar de Texelse veerboot toenemen en tot meer congestie leiden. Er zijn twee serieuze opties om de haven uit te breiden, te weten in de Waddenzee en binnen de haven zelf. De eerste genaamd 'Gaan Voor Goud' heeft de voorkeur omdat dat de enige mogelijkheid is om een aanzienlijke hoeveelheid hectaren aan te leggen. Hierdoor maakt de haven zowel een kwantitatieve (hectaren) als een kwalitatieve (bedrijventerrein direct aan open zee) schaa sprong en kan Den Helder inspelen op de windoffshore-ontwikkelingen. De juridische, financiële en ecologische risico's zijn echter zeer groot. Bovendien is de variant ten noorden van de stad alleen mogelijk indien de veerboot wijkt en vervangen wordt door een toltunnel. Deze toltunnel lijkt financieel haalbaar, maar is nog geen zekerheid. Bij de variant dat deze nieuwe haven aan de defensiezijde wordt gerealiseerd is er een groot probleem in het afwikkelen van het havenverkeer over het defensieterrein (veiligheidseisen, verkeerscirculatie en de hoge kosten van de infrastructuur). Mocht de optie 'Gaan Voor Goud' niet haalbaar blijken te zijn, dan is er een terugvaloptie genaamd 'De ingeslagen weg'. Hier wordt binnen de bestaande haven een klein nat bedrijventerrein bij fort Harssens aangelegd en worden de kades achter de Moormanbrug bereikbaar gemaakt voor de grote offshore schepen.

Voorgesteld wordt om een Havenbedrijf Noord Holland op te richten waarin Den Helder samenwerkt met IJmuiden. Dit om een voldoende organisatieomvang te hebben (minder kwetsbaar) en synergievoordeel te realiseren (kennis, bedrijfsvoering en marktwerking). De gemeente moet bepalen welke terreinen/middelen en onder welke condities overgedragen gaan worden aan het op te richten havenbedrijf. De oprichters en toekomstige aandeelhouders (gemeente, provincie en private bedrijven) moeten in gezamenlijkheid de organisatiestructuur en de (financiële) randvoorwaarden bepalen.

Wij stellen voor om, na bestuurlijke goedkeuring, binnen een jaar tot een definitieve keuze voor de ruimtelijke varianten te komen en parallel hieraan het doen oprichten van een Havenbedrijf Noord-Holland.



Den Helder de 'Groene Stroom Haven' van Europa.

Hoofdstuk 2

Inleiding

De haven van Den Helder is één van de belangrijkste economische motoren van Den Helder en de kop van Noord Holland. De ambitie van de gemeente Den Helder is om deze positie te behouden en te versterken. De gemeente heeft haar toekomstbeeld vastgelegd in de Havenvisie en het Strategische Plan 'Op eigen kracht'. In 2008 is de opgave om een zelfstandig havenbedrijf Den Helder op te richten, welke (per definitie) op afstand van de gemeente staat en waar ook andere publieke en private partijen in kunnen participeren.

De gemeente Den Helder heeft een kwartiermaker voor de haven aangesteld om een strategisch beleidsdocument op te stellen over de toekomst van de haven. Tevens zullen de toekomstplannen van Willemsoord B.V. en de Zeestad C.V./B.V. dan bekend zijn. Deze drie toekomstbeelden zijn van majeur belang voor de toekomst van Den Helder.

Het rapport zal bestaan uit drie delen te weten:

1. Commercie
2. Ruimte
3. Organisatie

2.1 Deel 1: commercie

De commerciële positie van de haven bepaalt de ruimtelijke behoefte en omgekeerd kan de ruimtelijke ontwikkeling een beperking zijn voor de marktpositie van de Helderse haven.

De havenvisie is reeds breed gedragen en onderbouwd. BMC heeft alleen een 'check' gedaan op de dilemma's. Met andere woorden, wat is de keuze in de wetenschap dat beschikbare ruimte en geld niet onbeperkt zijn en rekening houdend met de concurrentie van andere havens.

2.2 Deel 2: ruimte

De ruimtelijke aspecten zijn in onze ogen het meest bepalend. Zonder ruimtelijk/juridische condities is er geen ontwikkeling. Zonder grondpositie is er geen commercie. Maar meest belangrijk is wel de grondpositie. Een havenbedrijf zonder natte bedrijventerreinen/kadelengte is commercieel niet solide. Dit impliceert ofwel dat de huidige haven geoptimaliseerd moet worden en/of dat elders ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk moeten worden. Een haven zonder ruimte, is geen haven.

De kosten van de 'natte'- en droge'- en basisinfrastructuur zijn aanzienlijk. Daar tegenover staan directe baten zoals haven- en kadegeld en huur/erfpacht-opbrengsten. Eveneens zijn er maatschappelijke baten zoals werkgelegenheid, economische diversiteit/draagvlak, natuur en milieu en leefbaarheid. Een havenbedrijf heeft in algemene zin een gezonde kasstroom, maar toch een laag financieel rendement door de hoge investeringen.

Een havenbedrijf is vooral gericht op een stabiele lange termijn opbrengst (zowel financieel als maatschappelijk) en is daarom gebaat bij aandeelhouders die zelf ook lange termijn investeerders zijn.

2.3 Deel 3: organisatie

Op basis van het principe van *organisation follows strategy* zal er een organisatieplaatje opgesteld moeten worden. Afhankelijk van de commerciële toekomst, de ruimtelijke invulling en de organisatorische (on)mogelijkheden zal een havenbedrijf haar aard, karakter en structuur kunnen krijgen.



Op het oog ruimte in overvloed, maar schijn bedriegt.

Hoofdstuk 3

Deel 1: commercie

De haven van Den Helder is een, naar Nederlandse schaal, kleine haven. In Noordwest Europa (de zogenaamde Hamburg-Le Havre range) kunnen alleen Rotterdam en Amsterdam zich meten met de groten der aarde. De overige Nederlandse zeehavens danken hun positie door zich als sterke *niche market players* te manifesteren¹. Met andere woorden door zich sterk te specialiseren in een of meer deelmarkten. Er zijn twee belangrijke wetmatigheden in de maritieme economie. Ten eerste: hoe kleiner de haven hoe meer gespecialiseerd. Ten tweede: met de omvang van de haven neemt de toegevoegde waarde af². Daarnaast heeft iedere haven wel z'n specifieke nadelen die, of overwonnen moeten worden³, of waardoor er beperkingen zijn⁴, of die juist gebruikt moeten worden als positief punt⁵.

Het is belangrijk om een onderscheid te maken tussen het havenbedrijf en het havenbedrijfsleven. Deze hebben een totaal andere functie, maar zijn wel van elkaar afhankelijk. Het havenbedrijf is de *facilitator* voor het collectieve bedrijfsleven. Veruit de meeste havenbedrijven zijn direct of indirect (bijvoorbeeld een NV) mede in handen van overheden. Het waarom laat zich makkelijk raden: een haven heeft een laag financieel rendement, is van groot belang voor de economische structuur en vraagt om betrokken en belanghebbende aandeelhouders met een lange termijnvisie. De aandeelhouders worden gedreven door continuïteit in plaats van de hoogte van het dividend.

Het havenbedrijfsleven maakt de echte '*business*'. Zij zijn het die met de 'neus' voor de juiste markt en gegeven de beperkingen een onderneming runnen. Gaat het goed met de bedrijven, dan gaat het ook goed met de haven in z'n totaliteit.

Het succes van Den Helder is net zo als bij de andere kleine havens gelegen in de unieke marktpositionering. Doen waar je goed in bent lijkt het devies van de havenvisie. Een terechte keuze want Den Helder is niet in staat om zich bijvoorbeeld een positie te verwerven als doorvoerhaven. Ingezet moet worden op het maximeren van het relatief marktaandeel in de markt. Een *Unique Selling Point* (USP) in de huidige marktpositie (zie ook hier onder), is de noordelijke open ligging aan zee en de combinatie van *Airport/Seaport*. De decentrale ligging gezien vanaf de landzijde is kennelijk minder belangrijk dan de pluspunten.

Hieronder komen achtereenvolgens de economische sectoren en de toekomstverwachting aan de orde.

¹ Opvallend is dat alle succesvolle kleine havens zoals IJmuiden en Den Helder een hoge kadebezetting hebben.

² Zowel per ton lading als per hectare. Een minimale schaalgrootte is wel noodzakelijk (Scheveningen is door het minimum heengezakt).

³ Antwerpen en Hamburg liggen beide aan lange zeearmen welke kunstmatig op diepte gehouden worden. De noordelijke Baltische havens moeten in de winter ijsvrij gehouden worden door krachtige ijsbrekers.

⁴ De diepte van de Sont of de maten van sluizen van het Suezkanaal en het Panamakanaal. Zeebrugge is goed bereikbaar over zee, minder goed over land.

⁵ Amsterdam ligt achter de sluis en kan goedkoper kades bouwen omdat het geen getijdenwater is.

De directe haven economie van Den Helder wordt gedragen door drie pijlers:

1. De Koninklijke Marine en andere defensieonderdelen.
2. De visserij.
3. De 'natte' dienstverlening ten behoeve van de offshore.

Daarnaast zijn er indirecte dragers van de Helderse zeehaven economie, zoals:

1. De luchthaven (militair en civiel).
2. De scheepsreparatiebedrijven.
3. Het toerisme/pleziervaart/riviercruisevaart (inkomsten uit havengeld).
4. Binnenvaart.
5. Toeleveranciers, bijvoorbeeld in de metaalsector.
6. Kennisinstellingen/opleidingsinstituten
7. TESO⁶ (veerbootverbinding Den Helder - Texel).

3.1 Directe dragers haven economie

1. De Koninklijke Marine en andere defensieonderdelen.

Defensie is de belangrijkste werkgever van de regio. Het 'bedrijf' defensie is wel een ander bedrijf dan de anderen. Allereerst is het een overheidspartij welke uiteindelijk aangestuurd wordt door de politiek. Dit brengt met zich mee dat met de komst van nieuwe kabinetten en/of bewindslieden het beleid kan wijzigen. De parlementaire waan van de dag en (snelle) internationale ontwikkelingen kunnen tevens van invloed zijn op de bedrijfsvoering van dit 'bedrijf'. Defensie is op haar eigen terrein gevestigd en de Koninklijke Marine is tevens Rijkshavenmeester. De komende jaren zal de vloot veranderen (met de komst van enkele grote schepen en de komst van zeer veel kleine schepen), moet het korps Mariniers gehuisvest worden en zal het Marine Bedrijf (Scheepsreparatiewerf et cetera) ook andere dan defensieschepen gaan bedienen. Het mede- of dubbelgebruik is zowel voor defensie als voor de andere (publieke of private) gebruikers gunstig gezien vanuit een financieel, ruimtelijk en kennis oogpunt. Ons is helemaal niet gebleken dat het 'een gesloten bolwerk is'. In tegendeel, defensie heeft oog voor de havenstad waar zij deel van uit maakt. Naar ons oordeel is defensie 'commercieel' gezien een stabiel licht groeiend 'bedrijf' dat op termijn beperkt ruimtegebrek heeft. De prettige zekerheid is dat defensie, anders dan bij een onderneming, niet failliet kan gaan of vertrekt naar lage lonenlanden of belastingparadijzen. De gemeente, andere overheden en het bedrijfsleven koesteren defensie, terecht gezien haar bijdrage aan de regionale werkgelegenheid en economie.

⁶ TESO, Texelse Eigen Stoomboot Onderneming.



Defensie is een grote werkgever en een stabiel 'bedrijf'.

2. De visserij

Deze sector staat al jaren onder druk door enerzijds de quotering en anderzijds de hoge brandstofprijs. Het marktaandeel van Den Helder is de afgelopen jaren teruggelopen van 8,1 % (9.022 ton) in 2003 naar 7,3% (6.907 ton) in 2007. De thuisvloot (Den Helder, Texel en Wieringen) is echter zeer trouw aan Den Helder en zal niet snel uitwijken naar andere havens. Het aantal grote schepen zal verder afnemen en wellicht zelfs tot nul reduceren. Daarvoor in de plaats komen of kleine schepen of zullen ze niet vervangen worden. Met deze kleine schepen wordt dichtbij gevisst en ook zullen andere vismethoden⁷ worden toegepast.

De kleinere schepen, de zo genaamde Eurokotters van 300 pk, beoefenen de gemengde visserij. In het voorjaar met de *twin rig* wordt gevisst op langoustines, in de nazomer en het najaar met de boomkor of pulskor op tong en in de wintermaanden op garnalen. De garnalenvisserij vindt veelal plaats in de Duitse bocht, zodat de schepen dan zijn aangewezen op havens in Duitsland en Denemarken. Wadvissers op garnalen zijn het jaar rond actief in de regio.

Het 'product' van de Noordkopvloot is van absolute topkwaliteit en gepositioneerd in het topsegment van de markt. Dat geldt voornamelijk voor tong, tarbot en griet, garnalen en langoustines. Schol moet steeds vaker concurreren met goedkope import van substituten uit Azië. Daarom is een innovatietraject ingezet om schol uit het diepvries segment te herpositioneren in het vers segment. De Noordkopvissers hebben daarvoor bij uitstek troeven in handen, vanwege de gemengde samenstelling van hun vloot.

De verwachting is dat de visafslagen meer moeten samenwerken om te blijven bestaan. Den Helder en Den Oever werken al samen met IJmuiden, Scheveningen, Stellendam en Colijnsplaat op IT-gebied (*United Fish Auctions, UFA*).

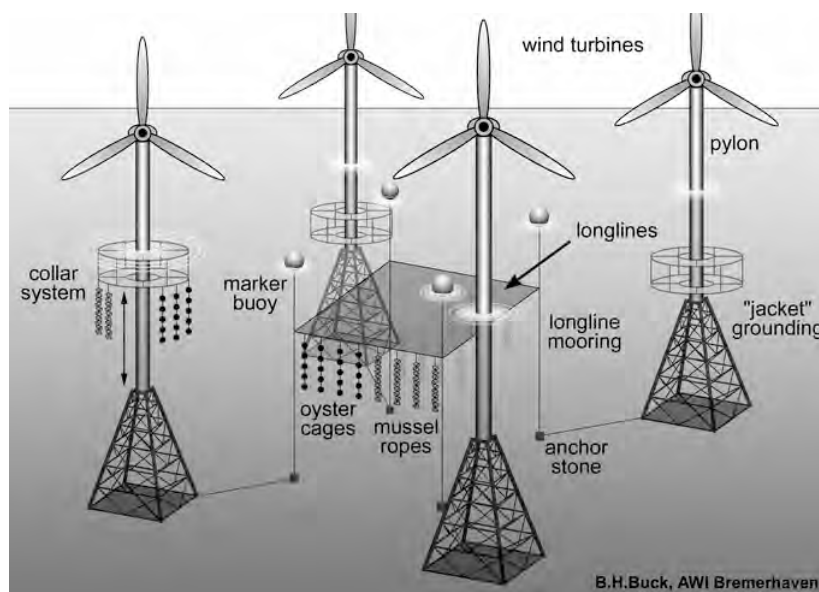
⁷ Niet meer met een boomkor die wekt met een wekkerketting, maar met een pluskor die werkt met stroomstootjes (minder bodemberoering) en twinrigger (twee schepen, een net).

De vissortering en handel (IT) gebeurt meer en meer al op zee, waardoor de activiteiten ter plekke bij de visafslag minder zijn.

Het ruimtebeslag lijkt verminderd te kunnen worden, echter bij slecht weer ontstaat er een piek omdat de schepen dan niet uitvaren. De locatie en de afslag voldoen ook op de lange termijn.

Naar ons inzicht is het eerdere beeld⁸ van de visserij te rooskleurig. Op termijn is het niet ondenkbaar uit te moeten gaan van een gehalveerd volume. Zonder intensieve samenwerking/samenvoeging verdwijnen zeven van de elf visafslagen (de kleintjes). Er zijn op dit moment geen serieuze alternatieven (zoals kelp of wier). Wellicht kan de visserij/afslag in het toerisme een plekje verwerven. Denk daarbij aan een visrestaurant en informatie/educatiecentrum op Willemsoord en een rondleiding op de visafslag, al dan niet gecombineerd met een bezoek aan het zeeaquarium. Vis zal altijd zwemmen en mensen zullen altijd vis eten. De visserij in Den Helder heeft een toekomst, maar zal in economisch opzicht bescheidener zijn.

De aquacultuur (mosselkweek) biedt wel toekomstige mogelijkheden. De mosselsector ontwikkelt een concept om het kweken van jonge mossels te combineren met de windmolenparken. Aan de windmolens worden de kwekerijen gehangen. Dit leidt tot een vergroting van de kweekcapaciteit en kan als alternatief dienen voor het benutten van de Waddenzee. Voor de haven zou dit de volgende activiteiten kunnen genereren: aanvoer van installatiemateriaal voor de mosselfarms en overslag/opslag/transport van de geoogste jonge mossels. Bij volwaardige ontwikkeling van de offshore-aquacultuur kan deze een volume bereiken van 50 miljoen kilogram. Voorwaarde is wel dat de windmolenparken dan gerealiseerd zijn.



Een gouden combinatie: Den Helder, windmolens en aquacultuur

⁸ Buck Rapport en havenvisie.

3. De 'natte' dienstverlening ten behoeve van de offshore

De gas- en oliewinning op de Noordzee gaat onverminderd voort. Zowel ter land, ter zee als in de lucht zijn er hierdoor activiteiten van bedrijven die direct of indirect werken aan de winning van gas en olie. De haven en luchthaven profiteren bij uitstek van al deze activiteiten. Materialen moeten aan- en afgevoerd worden en personeel wordt ingevlogen.

De komende jaren zullen de olie- en gasvelden kleiner worden en zullen de grote oliemaatschappijen zich terugtrekken. Kleinere bedrijven welke tegen lagere kosten kunnen werken, zullen de kleine velden gaan exploiteren. Ook bij een hoog blijvende olieprijs zal de kosten/batenontwikkeling ongunstig zijn. De druk op de kosten zal groot zijn en verdere concentratie in Den Helder kan het gevolg zijn. Het ministerie van Economische Zaken poogt met de stimuleringsmaatregel 'kleine veldenbeleid', de productie op de Noordzee zo lang mogelijk in stand te houden.

De Nederlandse Aardolie Maatschappij (NAM) heeft aangegeven dat het gasbehandel- en distributiestation aan de Oostoever nog tot zeker 2025 operationeel zal zijn. Dit is een goede indicator voor de gehele sector omdat de NAM simpel gezegd moet blijven bestaan tot de laatste kuub gas behandeld en gedistribueerd is. Het jaar 2025 moet niet gezien worden als een harde einddatum. Het is niet ondenkbaar dat olie- en gaswinning nog tot na 2030 zal plaatsvinden. Dit is afhankelijk van de vondst van nieuwe velden (door verbeterde seismologie), de olieschaarste/prijs en de kostenontwikkeling.

Offshore olie en gas zal dus in ieder geval minimaal tot 2025 een belangrijke plaats innemen. Naarmate het jaar 2030 dichterbij komt zullen de activiteiten op de Noordzee afnemen. Niet meer in bedrijf zijnde platforms moeten ontmanteld worden, wat ook werk genereert. Als Den Helder goed inspeelt op de behoefte van de olie/gassector (lage kosten!) dan kan Den Helder de concurrentie met de Britse havens aan. IJmuiden speelt op dit moment eveneens een rol in de offshore. Dit heeft zo zijn nadelen (concurrentie) en zijn voordelen (clustering in Noord-Holland).

De windenergiesector staat nog in de kinderschoenen. Met name de ontwikkeling van windmolens op zee is nog maar net begonnen (eenvoudig gezegd staan er nu landwindmolens op zee). Het Rijksbeleid om in 2020 de doelstelling van 20% duurzame energie te hebben, komt deels van de windenergie. De doelstelling van het ministerie van Economische Zaken is tot het jaar 2011 450 Megawatt extra windenergie te halen en in het jaar 2020 de 6.000 Megawatt extra windenergie te hebben gehaald⁹. Wordt dit niet gehaald, dan is er geen alternatieve groene stroombron. De wereldwijde aanhoudende vraag naar energie zal de druk op de 'oude' bronnen alleen maar doen toenemen. Het deel dat de windenergiesector niet kan leveren komt dan derhalve van de 'oude' bronnen zoals kolencentrales en kerncentrales. Kernenergie als nieuwe schone energie wordt met enige regelmaat ter de discussie gebracht. Overigens is Den Helder een van de weinige plekken in Nederland waar dat zou kunnen (er is zeewater nodig voor de koeling).

Eenvoudig is het niet om 6000 Megawatt extra windenergie te realiseren op de Noordzee. Het vorige kabinet had al geconcludeerd dat dat niet in 2020 zou gaan lukken. De Noordzee is nautisch gezien overvol. Het is dan ook niet mogelijk om in 2008 een vergunning te verstrekken en het lijkt er op dat van de circa 75 aanvragen er maar twee à drie toegekend kunnen worden na 2008.

⁹ Greenpeace vindt dit nog te weinig en wil in 2020 10.000 Megawatt op de Noordzee gerealiseerd zien.

De Rijksoverheid gaat een soort bestemmingsplan voor de Noordzee maken om ruimte te zoeken voor het opwekken van de 6000 Megawatt. De Nederlandse kustwateren en de zuidelijke Noordzee zullen vrijgehouden worden en dus resteert het noordelijk deel van de Nederlandse Noordzee. Dit is een gunstige ontwikkeling voor Den Helder.

De offshore-windsector bestaat uit drie deelsectoren, te weten:

1. Beheer, onderhoud en exploitatie.
2. Assemblage en installatie.
3. Productie.

De gekozen opsomming is in oplopende mate van ruimte gebruik¹⁰. Op termijn is in heel Noord Holland een tekort aan 'natte' bedrijventerreinen¹¹. Op dit moment worden de windmolenparken Q7 en Egmond vanuit IJmuiden aangelegd. De derde haven van IJmuiden wordt hiervoor gebruikt. Echter deze nieuwe haven is mede aangelegd ten behoeve van de koel/vries-dienstverleners en *short sea shipping* (kustvaart). Niet alleen de krapte op de Noordzee, maar ook de krapte aan 'natte' bedrijventerreinen is een belemmerende factor voor het halen van de 6000 Megawatt doelstelling. Voor de offshorewind deelsector beheer, onderhoud en exploitatie is Den Helder een zeer goede uitvalsbasis, gelijk aan die van de offshore olie/gas. Er zal dan wel meer kaderuimte gevonden moeten worden om de offshore-schepen te kunnen accommoderen. Voor de assemblage, installatie en de productie van windmolens en windmolenparken zijn veel hectaren bedrijfsterrein aan de kade nodig.

Geconcludeerd kan worden dat de windsector (deels) afhankelijk is van Den Helder en dat het voor Den Helder de grote kans is om werkgelegenheid te behouden en te vergroten.



Meer kaderuimte is nodig ten behoeve van de windoffshore.

¹⁰ DarwinD heeft bijvoorbeeld behoefte aan 30 ha havengebonden bedrijventerrein.

¹¹ Zie monitor Masterplan Noordzeekanaalgebied.

3.2 Indirecte dragers haveneconomie

1. De luchthaven (militair en civiel)

Voor het goed functioneren van de haven is het belangrijk dat de luchthaven over voldoende capaciteit beschikt. De schepen doen de bevoorrading en de helikopters vervoeren het personeel. Bij onvoldoende capaciteit moet uitgeweken worden naar Eelde of Schiphol, dit is ongewenst omdat dit leidt tot versnippering en hogere kosten (reistijd). Het vergroten van 22.000 naar 25.000 vliegbewegingen is dan ook noodzakelijk. Ook het ontschotten van de contingenten militair en civiel is nodig om de capaciteit te vergroten (niet gebruikte militaire vluchten mogen door de civiele gebruikt worden). Verder is de luchthaven een zeer geslaagd voorbeeld van dubbelgebruik (militaire luchthaven met medegebruik van de burgerluchtvaart). Er is dan ook geen reden om hier verandering in aan te brengen.



Airport/seaport, een unique selling point

2. De scheepsreparatiebedrijven

Deze bedrijven zijn een belangrijke ondersteuner van de haveneconomie omdat het de haven een *full service* uitstraling geeft en de bedrijfsvoering van de rederijen vergemakkelijkt. Met name de jachtbouw heeft een hoge toegevoegde waarde.

3. Het toerisme/pleziervaart/rivier cruisevaart (inkomsten uit havengeld)

Toerisme en pleziervaart worden niet gezien als de *core business* van een zeehaven. Het is echter wel een bron van inkomsten voor de huidige havendienst. Er bestaat, ons inziens, geen bezwaar tegen het afstoten van deze activiteit zeker in het licht van de ontwikkeling van de jachthaven Willemsoord. Het voordeel is dat er dan ook minder versnippering in de watersportsector is. Het havenwater zou door het havenbedrijf in (erf)pacht of huur uitgegeven kunnen worden.

Zee- en riviercruisevaart wordt in de regel wel gezien als de *core business* van een havenbedrijf omdat het beroepsvaart is¹². Het zijn grote schepen en er moeten investeringen gedaan worden in de infrastructuur (afmeergefaciliteit, *gangway*, walstroominstallatie et cetera). Goede afstemming over de marktwerking en ligplaatsen tussen Willemsoord, de gemeente en de haven is belangrijk.

¹² De cruisevaart is zeer profijtelijk voor een stad. Zo zijn de indirecte baten van een zeeschip dat Amsterdam aan doet € 500.000. Dit zijn aan-/inkopen van het schip en de passagiers, zoals brandstof, onderhoud, voedsel, winkelaankopen, horecabezoeken en museumbezoeken. Amsterdam ontving in 2007 1.169 riviercruiseschepen, welke 170.000 passagiers vervoerden.

Voorgesteld wordt, de huidige samenwerking tussen Willemsoord, de gemeente en de haven te continueren.

4. Binnenvaart

De relatie zeevaart-binnenvaart is anders dan in de meeste havens omdat er in Den Helder geen omvangrijk goederenvervoer naar het achterland is (zoals kolen of containers). Binnenvaartfaciliteiten zijn echte wel belangrijk voor de zeehaven. Een deel van de (kleine) schepen kan door de sluis voor bevoorrading en onderhoud. Ook kunnen (toe)leveranciers het water als aanvoerroute gebruiken. Door het ontbreken van bedrijventerrein aan de kade worden de binnenhaventerreinen noodgedwongen gebruikt om de zeeschepen te bevoorraden. De komst van de regionale haven in de gemeente Anna Paulowna (Ontwikkelingsbedrijf Noord Holland Noord) is een versterking van de zeehaven in directe zin en voor het maritieme/industriële cluster in indirecte zin.

5. Toeleveranciers bijvoorbeeld in de metaalsector

Om de (eind)klant goed te kunnen bedienen is het belangrijk dat toeleveranciers 'om de hoek' zitten. Deze hebben gespecialiseerde kennis en spreken de taal van de sector. Met de eerdergenoemde realisatie van de regionale binnenhaven is er ook fysieke ruimte om deze bedrijven te accommoderen.

6. Kennisinstellingen/opleidingsinstituten

Een moderne haven vraagt naast het aloude handenwerk meer en meer 'denkwerk'. Dat geldt zeker voor Den Helder. Denk daarbij aan kennis over scheepselektronica, gevaarlijke stoffen, vliegtuigtechniek, marineleven en energie. Instituten als TNO en Imaris (Universiteit Wageningen) zijn belangrijke sectorgebonden instituten.

7. TESO¹³ (veerbootverbinding Den Helder - Texel)

De veerbootverbinding is een 'varende weg' en heeft op zich weinig met de haven te maken. Er is een indirecte relatie via de ontsluiting van personeel (en wellicht leveranciers) en afname van klein onderhoud en brandstof.

¹³ TESO, Texelse Eigen Stoomboot Onderneming.

Hoofdstuk 4

Deel 2: ruimte

4.1 De haven van Den Helder en omstreken

De (civiele) haven van Den Helder is nog het best te vergelijken met een zeventiende eeuwse haven: een kade aan de voet van de dijk. Moderne havens hebben bedrijventerreinen aan de haven, ook wel 'natte' haventerreinen genoemd (direct watergebonden), met daarachter 'droge' terreinen (indirect watergebonden). In Den Helder liggen de 'natte' en 'droge' grotendeels achter de zeewering. Er wordt dus noodgedwongen gebruik gemaakt van bedrijventerreinen in de stad en langs het Noord-Hollands Kanaal. Voor de bedrijfsvoering van de havenondernemingen is dit verre van optimaal. De circa 250 vrachtwagenbewegingen per dag illustreren dit. De bedrijven hebben er mee moeten leren leven dat er vele hindernissen zoals bruggen en sluizen genomen moeten worden en dat in het bewoonde gebied de bewoners niet altijd blij zijn met de bedrijfsburen. Dit geldt voor de offshore het meest, maar ook bij de visafslag is de ruimte krap en heeft men een inventieve oplossing gevonden in de vorm van een compacte visafslag.

Naar ons oordeel is de tekort schietende ruimtelijke omgeving het beste bewijs dat het ondernemerschap in de haven van buitengewoon goede kwaliteit is. Als je onder deze omstandigheden zo een goede positie in de markt hebt verworven, moet je wel goed zijn. Hier gaat de wet van de stimulerende achterstand kennelijk op.



Beperkte extra ruimte wordt aan de Onderzeebootkade gecreëerd.

Het defensieterrein was in het verleden zeer ruim bemeten. Dat is nu zeker het geval niet meer. Het beste bewijs is wel dat de nieuwe Marinierskazerne aan de stadkant gebouwd moet worden, bij gebrek aan ruimte achter de Moormanbrug. De Mariniers nemen tevens een groot aantal kleine vaartuigen mee waar ook nog plek voor gevonden moet worden. Daarnaast worden de grote schepen groter, de defensiehaven is daar nog niet voor ingericht (bijvoorbeeld de nieuwe Zuiderkruis, een groot ro/ro¹⁴-bevoorradingsschip).

Dat de haven zowel op de wal als op het water er soms wat leeg uit ziet, is een algemeen fenomeen bij havens. Havenactiviteiten zijn per definitie 'piek'-activiteiten (schip laden, schip lossen), want de schepen zijn meertijds op zee. Dit geldt ook voor het defensieterrein (pieken/dalen bij (NAVO)oefeningen en uitzendingen). Uitzonderingen daargelaten kampen alle Europese havens, nu of op termijn, met ruimtegebrek. Aanzienlijke uitbreiding van havens is kostbaar, hebben een doorlooptijd van 15 tot 30 jaar en zijn verwickeld in jarenlange juridisch-planologische procedures¹⁵. Met dit in het achterhoofd wordt er zuinig en creatief met ruimte omgegaan in havens. De haven van Den Helder is aan alle kanten beperkt in haar ruimte: fysiek, milieu en natuur. Het lijkt er op dat de haven van Den Helder de grote winnaar is op de vierkante centimeter.

De landzijdige toegankelijkheid is op zich goed te noemen, maar er zijn kwetsbare punten. De N99 en de N9 beschikken over voldoende capaciteit en takken aan op respectievelijk de A7 en A9. Kwetsbaar punt is de brug over het Balgzandkanaal/N99, deze is smal (vrachtwagens wachten op elkaar met passeren) en zorgt bij opening voor vertraging. De brug over het Noord-Hollands Kanaal/N99 is een zeker risico. Bij buiten gebruik raken is de omrijroute onduidelijk en lang (het defensieterrein is wel bereikbaar via de Oostoever). De spoorverbinding is goed.

In Den Helder zelf is de wegcapaciteit op zich voldoende. Congestie wordt vooral veroorzaakt door 'de file van de TESO'¹⁶ en evenementen zoals de Vlootdagen en Tall Ships' Races. Maandagmorgen is traditioneel een druk moment als het defensiepersoneel op tijd binnen moet zijn. Op de TESO-file gaan wij nader in.

Zoals bij elke file is de oorzaak een disbalans tussen de capaciteit van de infrastructuur en het aantal weggebruikers. Bijkomend nadeel bij een veerverbinding is dat deze niet regelmatig kan doorstromen. Met andere woorden, deze fileproblematiek is het beste te omschrijven als een (snel)weg die op topdagen langzaam rijdt en waar onfortuinlijk ook de brug nog eens open gaat of een ongeluk gebeurt, waardoor het bekende 'harmonica-effect'¹⁷ optreedt. De route naar de TESO ondervindt hiervan hinder, maar ook het onderliggend wegennet ('verstopte' kruisingen).

Per jaar is er een voertuigenstroom van 1,3 miljoen te verwerken (2007). Op circa 20% van de dagen is het druk op de route naar Texel. Circa tien dagen per jaar is het problematisch druk.

¹⁴ Roll on, roll off, een schip met de mogelijkheid om voertuigen (trucks) aan land te laten gaan, gelijk aan bijvoorbeeld de veerboten naar/van Texel.

¹⁵ Zeker in Nederland, zie het dossier Maasvlakte II.

¹⁶ Hier wordt de Helderse volksbenaming gebruikt, hoewel wellicht niet aardig voor de Texelaars.

¹⁷ Waardoor extra verlies aan capaciteit optreedt en er een rommelig stoppen/rijden effect optreedt.

Vrijdag is de traditionele wisseldag van de week en dan komen ook de weekendgangers. De vrijdagen en dagen voor de vakanties en feestdagen zijn van de middag tot de avond het drukst. In het ergste geval staat het van de N99/N9 tot aan de veerhaven vast. De toerist neemt het, met de vakantie binnen handbereik, voor lief. Niet anders dan wachten op Schiphol of de file tussen München en de Oostenrijkse grens. De economische schade van een toeristenfile is beperkt, het beperkt zich tot het economisch verkeer dat hier hinder van ondervindt. De TESO-file is vergeleken met andere files in Noord Holland¹⁸ niet groot. Echter de verkeerscongestie zal in de toekomst wel toenemen. TESO verwacht in 2020 een toename van het autoverkeer van 24% en op de vrijdagen een toename van 30%. Dit wordt veroorzaakt doordat de bezetting per auto in de toekomst minder is en de toerist vaker en korter op vakantie gaat. Het overige verkeer in de stad en de haven zal waarschijnlijk zoals in de rest van Nederland autonoom groeien met 1 à 2% per jaar. De conclusie is dat in de toekomst op de TESO-route de congestie meer structureel van aard zal zijn.



De Texelse Eigen Stoombootmaatschappij is met haar tijd meegegaan.

1. Toekomstige ontwikkelingen tot 2040

De ruimtebehoefte ontstaat als er commerciële voorspoed is¹⁹. Omgekeerd kunnen ruimtelijke ontwikkelingen economische ontwikkelingen mogelijk maken²⁰. De best denkbare situatie zou zijn als de vraag en aanbod op tijd te *matchen* zijn.

¹⁸ A1, A2, A4, A7, A8, A9, A10, N201.

¹⁹ Ook de behoefte aan meer infrastructuur, woningen, cultuur, scholen, recreatie, horeca etc.

²⁰ Staat meer ter discussie, maar is op de lange termijn bijna altijd waar gebleken (Amerikaanse spoorweg van de oost naar de westkust, graven van het Noordzeekanaal, Flevopolders, Eemshaven/Groningen Seaport, glasvezel).

Dan zijn er geen leegstaande terreinen, maar hoeft er ook geen 'nee' verkocht worden waardoor de ontwikkeling niet van de grond komen. De vertaling van deel 1. Commercieel naar de ruimtebehoefte is niet makkelijk te maken. Het voorspellen van de toekomst blijkt toch altijd lastig te zijn.

Defensie heeft op dit moment net voldoende ruimte en het is uitgesloten dat zij vertrekken of ophouden te bestaan. Er is geen precieze voorspelling te maken voor de lange termijn en wel om drie redenen. Ten eerste is het onmogelijk om een voorspelling te doen over welke politieke wind er in de toekomst zal waaien. Ten tweede is niet duidelijk of er taakverschuivingen binnen de NAVO zullen optreden die effect hebben op de Nederlandse strijdkrachten en welke dat zullen zijn. Ten derde, is het na de val van de muur nog moeilijker inzicht te krijgen in de internationale geopolitieke ontwikkelingen. Voor defensie is beperkte ruimte een 'ongemakkelijkheid' voor het geval er wel (plotselinge) uitbreidingen nodig zijn. De bouw van de Marinekazerne is daar een goed voorbeeld van, alles op alles moet gezet worden om op tijd klaar te zijn. Strategische ruimte, echt of op papier, kan de toekomstige bedrijfsvoering van defensie vergemakkelijken. Er is echter geen financiële ruimte om te investeren in hectare/kades voor de toekomst. Het doorvoeren van de geplande aanpassingen is al moeilijk genoeg. Als een toekomstig havenbedrijf 'op bestelling' in de behoefte van defensie zou kunnen voorzien is er sprake van een win/winsituatie voor beide.

Voor de visserij wordt voorgesteld om de situatie onveranderd te laten. De huidige locatie en omvang bieden voldoende mogelijkheden om zich aan te passen aan de marktomstandigheden. Met de toekomstige ontwikkelingen van de mossel aquacultuur moet rekening gehouden worden met beschikbare kaderuimte en overslag/opslagruimte.

De offshore heeft ruimte nodig, of dat heel veel ruimte is zal afhangen van de ontwikkeling van de windoffshore.

De ontwikkelingen in olie/gasoffshore zorgen voor een beperkte extra vraag. Zeker zo belangrijk is het om een kwaliteitsverbetering te kunnen doorvoeren om de bedrijfsvoering (kosten!) te verbeteren (niet meer op de vierkante centimeter werken).

De windoffshore-ruimtebehoefte is afhankelijk van de politieke wens om serieus werk te maken van windenergie. Is dat het geval, dan moet van Europa tot kabinet, de provincie en de gemeente vol gas gegeven worden, anders wordt de extra 6.000 MW niet gehaald, laat staan in 2020. Het is eveneens afhankelijk van de beschikbare ruimte elders voor de windsector. Die beschikbare 'natte' bedrijventerreinen zijn er niet in Noord Holland en andere Nederlandse havens zijn vanuit logistiek oogpunt niet aantrekkelijk. Het Noordzeekanaalgebied heeft al ruimtegebrek en in de toekomst zal de derde haven van IJmuiden vol staan met koel/vrieshuizen voor de *fish/food*-sector. Mogelijke ruimte voor de windoffshore kan gevonden worden in de Prins Hendrikpolder te Texel. In Noord Holland Noord is er vraag naar natte bedrijventerreinen van circa 30 à 40 hectaren²¹.

²¹ Een meer optimistische inschatting is 100 à 150 hectaren. De vraag heeft uitschieters naar boven van 20 à 30 hectaren voor de grote bedrijven. De vraag is circa 10 hectare per jaar, wat niet in alle gevallen tot vestiging leidt. Mede omdat er vaak 'nee' verkocht moet worden bij gebrek aan voldoende natte bedrijventerreinen.

Het is niet ondenkbeeldig dat de ruimtebehoefte van de totale windsector 120 hectaren (deels nat, deels droog) zal zijn rond 2030. Als de windsector zich ontwikkelt

tot een stabiele sector is er voor vele decennia werkgelegenheid (fabricage, assemblage, plaatsing, onderhoud, exploitatie, reparatie/revisie en vervanging).

Op basis hiervan komen wij tot de volgende schatting van de ruimtebehoefte voor Den Helder:

Offshore-activiteiten	Laag scenario (ha)	Hoog scenario (ha)
Onderhoud	5	10
+ Assemblage en plaatsing	15	30
+ Fabricage	50	100

2. Ruimtelijke omgeving

De ruimte om nieuwe natte bedrijventerreinen te realiseren is beperkt. Niet alleen in fysieke zin, maar vooral in juridisch-plannologische zin. De PKB Waddenzee, Natura 2000, de vogel- en habitatrichtlijnen beperken de ontwikkelingen enorm. De risico's moeten dan vooral in deze hoek gezocht worden. Daarnaast zijn er twee veiligheidszones, te weten die van defensie en van de NAM (tot 2025/2030). Deze veiligheidszones beperken de bewegingsvrijheid en/of zijn alleen tegen hoge kosten te mitigeren. Ook in het geval dat alle overheden achter een ontwikkeling in Den Helder staan, wacht er nog een zware en lange juridische strijd. Bij de aanleg van de tweede Maasvlakte is wel gebleken dat ondanks de inzet van alle betrokken publieke en private partijen er veel problemen getackeld moesten/moeten worden en dat er vertragingen zijn opgetreden of eventueel gaan optreden.

3. Stapsgewijs investeren

Bij investering in haventerreinen en de daarbij behorende infrastructuur is het zaak om investeringen van heden naar de toekomst zo te doen, dat deze zoveel mogelijk passen in de lange termijnvisie. Met andere woorden 'je moet achteruit denken'. Idealiter worden er dan alleen investeringen gedaan die al vast bijdragen aan daaropvolgende investeringen.

Daarnaast is het zaak zo te plannen en te investeren, dat de gedane investering direct nut oplevert (voorinvestering met direct nut) en zo mogelijk passen in meerdere opties (*no regret*-investeringen). De investeringen moeten kort op de te verwachten baten zijn. Het is de kunst om met zo weinig mogelijk risico en financiële bijdrage te anticiperen op een onvoorspelbare toekomst. Noodzakelijke investeringen die niet in dit plaatje passen moeten tot 'oplap'-niveau beperkt worden. Door ver vooruit te plannen, met gebruikmaking van een (juridische) risicokaart, kan werk met werk gemaakt worden en kunnen verschillende dekkingsmiddelen ingezet worden (bijvoorbeeld onderhouds- en vervangingsbudgetten).

Achtereenvolgens komen de lange termijn (2040), midden lange termijn (2020) en de korte termijn (2010) aan de orde.



Beperkte ruimte in de haven van Den Helder

4.2 Lange termijn varianten

Er komen twee lange termijn varianten uit het onderzoek naar voren die kansrijk en theoretisch haalbaar kunnen zijn. Voor de overige variant verwijzen wij U naar de bijlage.

1. Lange termijnvariant 0: de veerhaven naar de oost

Dit is de bekende bestaande variant om de Rijksveerhaven in Den Helder te verplaatsen naar de oostkant van het defensie-terrein. De kosten zijn eerder geraamd op circa 200 miljoen²². Het betreft hier alleen de aanleg van basis-infrastructuur (veerhaven, de weg ernaar toe en een opstelplaats).

Het leidt het verkeer langs de stad in plaats van door de stad. De vrijgekomen huidige veerhaven kan gebruikt worden door de offshore. Welke een zeer kleine uitbreiding van de haven is.

²² Ramingen van Rijkswaterstaat (iets lager) en de Grontmij (iets hoger).

Naar onze mening is deze variant onbetaalbaar, onhaalbaar en onwenselijk. De onhaalbaarheid is hierin gelegen dat niemand 200 miljoen wil uitgeven voor het oplossen van een incidenteel optredende toeristen-file: noch de provincie, noch Rijkswaterstaat. In Noord-Holland en Nederland zijn er vele files die hoger op de lijst staan. Ter vergelijking: de provincie Noord-Holland geeft een bijdrage van 75 miljoen voor de Zuidas in Amsterdam en heeft 35 miljoen gereserveerd als bijdrage voor de tweede zeesluis te IJmuiden.

Deze variant is vanuit de haven bezien onwenselijk omdat de capaciteit van de haven onvoldoende wordt vergroot. De verkeershinder rond de haven wordt wel minder. De kosten/baten-verhouding scoort ruim onvoldoende.

2. Lange termijnvariant 1: de ingeslagen weg

Deze variant gaat uit van de haven zoals hij is en kan stapsgewijs worden uitgebreid.

Stap 1

De Moormanbrug (hoofdingang naar het defensieterrein) wordt verwijderd en vervangen door de Nieuwe Moormanbrug (kosten 50 miljoen). Deze nieuwe brug komt over het Noord-Hollands Kanaal en verbindt de N250 met het defensieterrein. De exacte plaats moet nader beken worden in verband met de veiligheidszone van het munitieterrein en de verkeerscirculatie op het defensieterrein. Het langzame verkeer kan eventueel gebruik maken van de Koopvaardersschutsluis en/of een pontje. Dit is een zeer ingrijpende maatregel voor defensie en zal dan ook in een goed uitgewerkt plan ontwikkeld moeten worden om de bedrijfsvoering van de Koninklijke Marine niet of minimaal negatief te beïnvloeden. Wellicht kan het voor defensie ook een kans zijn bijvoorbeeld omdat de brug aan vervanging toe is, maar daar is nu nog geen inzicht. Met deze maatregel ontstaat er een vrije doorgang naar open zee. De Moormanbrug heeft nu een beperkte doorvaartbreedte zodat de grote (offshore) schepen de brug niet kunnen passeren. De bediening van de brug is geen knelpunt (24 uur per dag, zeven dagen in de week met uitzondering van maandagmorgen), het kost hooguit wat tijd. Het verwijderen van de Moormanbrug levert een verdubbeling van kaderuimte aan open zee op. De verouderde kade onder en achter de Moormanbrug kan verbreed worden identiek aan de Onderzeebootkade.

Er zijn evenwel goedkopere terugvalopties. De Moormanbrug wordt op de zelfde plaats vervangen door een brug die een bredere doorvaart heeft (kosten 10 a 20 miljoen). De brug wordt 24 uur per dag bediend (zie hiervoor) en realiseert derhalve een (bijna) open verbinding voor de kades achter de brug voor betrekkelijk weinig geld. Een tweede terugvaloptie is het verwijderen van de Moormanbrug en het aanleggen van een vaste brug over/naast de spuisluis en een beweegbare brug over/naast de Koopvaardersschutsluis (30 miljoen).

Stap 2

Fort Harssens wordt offshore-haven (kosten 24 miljoen). Dit is de enige plek waar een nat bedrijventerrein te realiseren is (vergelijkbaar aan de Paleiskade). Het gaat alleen over de kades, de droge functies blijven onveranderd. Ook dit is een zeer ingrijpende maatregel voor defensie. Er is juist een grote druk op de kaderuimte nu er een vloot kleine schepen van onder andere de Mariniers gehuisvest moet worden. Deze maatregel is alleen acceptabel indien er kwalitatief en kwantitatief minimaal één op één gecompenseerd kan worden.

Het is uiteraard aan defensie om zelf te bepalen waar de compensatie gevonden kan worden. Wellicht biedt de Arsenaalkade uitkomst. Deze 'kade' heeft nu nog een talud en is ongeschikt voor afmeren. Ze is wel 1 kilometer lang en kan middels een kade of drijvende steigers geschikt gemaakt worden voor kleine defensieschepen. Apart overleg zal gevoerd moeten worden met de Koninklijke Marine Jacht Club (KMJC) om hen een nieuwe plek naar tevredenheid te kunnen aanbieden. De KMJC heeft geen of nauwelijks economische waarde, maar wel historische en emotionele betekenis.

De kern van deze variant is dat uitgegaan wordt van realistische maatregelen die vooral de kadelengte vergroot (met 150%) en slechts beperkt een nat bedrijventerrein creëert (circa 4 ha). Voor defensie is het een zeer grote ingreep die wellicht ook kansen biedt. In deze variant blijft de Rijksveerhaven op de huidige locatie. Voor de verkeerskundige kant verwijzen wij u naar de midden lange termijnvarianten.

Kort samengevat is het wedden op het oude vertrouwde paard. De kosten bestaan voornamelijk uit de investering in een Moormanbrug, de investering ten behoeve van compensatie defensie en 'nat' fort Harssens. Het is een 'veilige' en goed te plannen uitbreiding en herstructureringsoperatie van de haven. De kosten/baten verhouding is niet heel gunstig omdat het vooral om ingrepen in de basisinfrastructuur gaat en de haven maar beperkt wordt uitgebreid.



Achter de Moormanbrug: extra kaderuimte voor grote schepen

3. Lange termijnvariant 2: Gaan Voor Goud!

De enige manier om een moderne haven aan te leggen is uitbreiding in de Waddenzee/Marsdiep. Zowel kwantitatief (hectaren) als kwalitatief (bedrijventerrein aan zeekade) is de aanleg van een nieuwe zeehaven het beste antwoord op de toekomstige windoffshore-vraag naar haventerreinen. Het is dé kans voor Den Helder om ook in de toekomst een positie in de offshore te behouden en te versterken. Dit is goed voor de werkgelegenheid, de economische diversiteit en in het landsbelang om daadwerkelijk werk te maken van de ambitie om groene stroom een serieuze plek te geven in het Nederlandse energiebeleid.

Er zijn twee mogelijke locaties die hiervoor in aanmerking kunnen komen, te weten ten oosten en ten westen van de havenmond. De varianten met hun eigen beperkingen komen hieronder aan de orde.

Evenwel hebben deze twee varianten van 'Gaan Voor Goud' een belangrijke overeenkomst. In beide varianten is vanwege het effect op natuur en milieu de toekomst onzeker²³.

De uitdaging is hierin gelegen om samen met de vertegenwoordigers van de natuur- en milieuorganisaties een win-winsituatie te creëren. Er ontstaat een kans om de aan- en afvoer van zand/slib dynamisch te sturen, een eco dynamisch ontwerp te maken en de mosselkweekbelasting van de Waddenzee te verminderen. De baggersector heeft naar aanleiding van de strubbelingen bij de tweede Maasvlakte een nieuw concept ontwikkeld dat meer recht doet aan de effecten op de natuur. Het zogenaamde '*building with nature*'-concept houdt in een vroeg stadium rekening met de effecten op de omgeving. Tevens is Imares (Wageningen) bereid gevonden om haar kennis in te zetten om de aanleg van deze 'groene stroomhaven' als kans te benutten om de natuurwaarde van de Waddenzee te verbeteren. Tot slot ziet de visserij het als een kans om de plaatsing van windmolens op zee te combineren met aquacultuurontwikkeling anders dan in de Waddenzee (mosselkraamkamer).

Afhankelijk van de politieke ambitie van Rijk, Provincie en gemeente en de ontwikkeling van de windsector kan voor de kleine, middelgrote of grote variant gekozen worden. De vrijkomende ruimte in de huidige haven kan gebruikt worden voor de kleine scheepvaart (visserij, defensie en offshore) en kan ook ruimte scheppen voor de cruisevaart/bruine vloot. Deze variant is een grote stap voorwaarts, die voor alle partijen op de lange termijn ruimte schept en/of een grote kwaliteitsverbetering te realiseert. Deze nieuwe haven maakt het mogelijk om de assemblage 6.000 MW aan windenergie op zee te faciliteren. De werkgelegenheid in de kop van Noord Holland krijgt een impuls. Het biedt de kans om van Den Helder de groene stroomhaven van Europa te maken.

Naast allerlei technische, financiële, juridische en ecologische hindernissen die te nemen zijn, is allereerst de vraag of het gemeentebestuur, het havenbedrijfsleven en de Provincie Noord Holland het zien als hun ambitie om te 'Gaan Voor Goud'. Is dit niet het geval dan zijn deze twee varianten om een 'groene stroomhaven' te realiseren op voorhand kansloos.

4. De Noorderhaven

Ten westen van de haveningang, ten noorden van Willemsoord wordt een nieuwe haven aangelegd in de Waddenzee (zeer diep water). De omvang wordt begrensd door de hoogte van de kosten om in diepwater de zeewering aan te leggen. Deze haven is geheel bestemd voor de windoffshore. Voorwaarde is de realisatie van een toltunnel naar Texel (zie aldaar). Dit is nodig om de landzijdige bereikbaarheid te garanderen. Het wegennet kan het extra verkeersaanbod (nieuwe haven, TESO, Willemsoord, oude haven en stad) niet aan en uitbreiding van het wegennet is binnenstedelijk niet mogelijk.

²³ De geraadpleegde expert zijn het oneens over de zwaarte van het juridisch planologisch risico. Het varieert van 'haalbaar' tot 'onmogelijk', met het zwaartepunt bij 'risicovol maar haalbaar, vermits in een vroeg stadium de natuur- en milieubelangen een zware positie krijgt'.

Het biedt geen kansen voor de stad om woningbouw aan het water te realiseren. Bestaande en nog geplande woningen met zee/Texelzicht krijgen in beperkte mate te maken met uitzichtbederf.

De balans kosten/opbrengsten²⁴ zijn in deze variant het meest gunstig te noemen omdat er 'slechts' een haven aangelegd wordt zonder dat er hoge kosten gemaakt moeten worden voor de infrastructuur naar de haven toe, de N250 ligt er immers al. Deze variant is voor Defensie eveneens het meest aantrekkelijk omdat er geen ingrepen gedaan hoeven worden op haar terrein/infrastructuur. Voorwaarden is de aanleg van een tunnel naar Texel. Uitgegaan wordt hier van een uit de opbrengsten te dekken investering in een toltunnel. De terugvaloptie is om geen toltunnel aan te leggen, de bufferplaats bij Kooypunt en kleinere verkeerskundige maatregelen zouden de verkeerssituatie dan zo moeten optimaliseren dat er geen congestie in de stad ontstaat. De wachttijden voor de toerist zullen dan wel oplopen.

5. De Noordoosterhaven

Ten noordoosten/oosten van het defensie terrein wordt een nieuwe haven aangelegd in de Waddenzee (diep water). Het is een combinatie van de aanleg van natte bedrijventerreinen ten behoeve van de windoffshore en strategische ruimte ten behoeve van defensie.

De TESO zou in deze variant ook mee kunnen verhuizen. Het wegverkeer wordt in drie, of indien er een toltunnel komt in twee, stromen over de nieuwe Moormanbrug geleid. Extra aandacht is nodig om de verkeersstromen defensie, haven en eventueel veerboot af te wikkelen en te scheiden van elkaar. Vanaf de N250 wordt de verbinding via/over het defensie terrein gerealiseerd om vervolgens langs de oostelijke oever van het defensie terrein de nieuwe haven/veerhaven te ontsluiten. Aandachtspunt is de veiligheidszone/munitiezone (A) van het defensie terrein, het is burgers niet toegestaan zich in deze zone te bevinden.

De vrijkomende ruimte in de huidige haven kan gebruikt worden voor de kleine scheepvaart (visserij, defensie en offshore) en kan ook ruimte scheppen voor de cruisevaart/bruine vloot. Het biedt tevens kansen voor de stad om woningbouw aan het water te realiseren, kennisintensieve bedrijven te huisvesten (cluster Mariene/Maritiem/Milieu) en wellicht voor het toerisme (boulevard).

Het is voor alle betrokkenen een zeer grote ingreep. Het is voor defensie lastig om nieuwe burens te krijgen en bovendien ook nog het recht van 'overpad' te verlenen. Voor de haven is het een grote investering, vooral door de hoge kosten van de landzijdige bereikbaarheid. Het kan kansen bieden om kwalitatieve verbetering van de natuur in de Waddenzee te realiseren. De werkgelegenheid krijgt een impuls en defensie heeft strategische ruimte om eventueel uit te breiden. Tot slot kan de stad haar gezicht naar het water richten.

²⁴ Indicatief: 50 hectaren kost 200 miljoen.

Deze variant is de meest complexe variant. Er zijn grote investeringsrisico's, de juridisch-planologische risico's zijn vele malen zo groot als die bij Maasvlakte II en er moet een oplossing gevonden worden voor de het verkeer in relatie tot de munitiezone van defensie. De koste/batenverhouding zijn ten opzichte van de Noorderhaven-variant ongunstiger²⁵.

6. *Het NAM-terrein*

Onafhankelijk van de lange termijnvarianten kan het NAM-terrein (18 ha. gemeenteground) ontwikkeld worden als Regionaal Havengebonden Bedrijfsterrein II. Rond 2030 komt dit terrein vrij en tegen die tijd is de RHB Anna Paulowna (ontwikkeling 2010) al jaren vol. De regionale havengebonden bedrijventerreinen versterken de positie van de zeehaven en zijn evenals de luchthaven van groot belang voor de cluster offshore. De huurders, anders dan de NAM, moeten vanaf heden een huurcontract krijgen tot maximaal 2025 om de herontwikkeling te vergemakkelijken.

7. *Conclusie lange termijn*

Wij stellen voor om in te zetten op de lange termijnvariant 2 'Gaan Voor Goud'. Variant 2 creëert voor de meeste partijen een win/winsituatie. Bovendien kan deze 'Groene Stroomhaven' een bijdrage leveren om de doelstelling voor duurzame energie te halen. De juridisch-planologische, financiële en veiligheidsrisico's zijn zeer groot en dat maakt het onzeker of deze daadwerkelijk gerealiseerd kan worden.

Variant 1 geeft de meeste zekerheid op ontwikkeling, maar als nadeel blijft toch dat het manoeuvreren is op de vierkante centimeter. Wij stellen voor om de meest kosteneffectieve variant (waarschijnlijk de renovatie van de Moormanbrug) ter hand te nemen.



De Rijksvaarthaven met daar achter Fort Harssens

²⁵ Indicatief: 50 hectaren kost 200 miljoen plus de investering in de basisinfrastructuur van circa 200 miljoen.

4.3 Midden lange termijn varianten

1. Midden lange termijnvariant 0: de haven weg!?

Deze variant om het verkeer naar de veerhaven via de haven af te wikkelen staat beschreven in de raadsinformatiebrief. Het verkeer wordt via een brug van de N250 over de binnenhaven geleid en takt aan op Het Nieuwe Diep/Het Nieuwe Werk. Via het Nieuwe Diep bereikt het verkeer de TESO. Deze route wordt nog wat geoptimaliseerd (bijvoorbeeld een rechtsaf-opstelstrook voor de Paleiskade). Deze variant kost circa € 25 miljoen. De provincie Noord Holland heeft hiervoor € 14 miljoen gereserveerd.

Deze variant is ongewenst om een aantal redenen. Ten eerste wordt de file van de TESO niet opgelost, maar verplaatst naar een gebied (de haven) waar zij meer economische schade aanricht. De brug over de binnenhaven is kostbaar, mede gezien de te verwerven grond (sloop van gebouwen). De brug bekort de route via de N250 en verlengt de route over Het Nieuwe Diep met een kleine 700 meter. Met andere woorden: voor een heleboel geld zet je de haven 700 meter eerder vast. Bovendien kan Acta Marine (Waterweg) niet uitbreiden en wordt dus de economische ontwikkeling geremd. Ten tweede is deze variant niet 'robuust'²⁶ omdat het door een ISPS-gebied²⁷ loopt, de haventransporten de weg soms stremmen en juist in de drukke zomerperiode de brug naar de nieuwe jachthaven van Willemsoord veel open zal gaan om de jachten door te laten.

2. Midden lange termijnvariant 1: de Nieuwe Moormanbrug

De Moormanbrug (hoofdingang naar het defensieterrein) wordt verwijderd en vervangen door de Nieuwe Moormanbrug. Deze nieuwe brug komt over het Noord-Hollands Kanaal en verbindt de N250 met het defensieterrein. De exacte plaats moet nader beken worden in verband met de veiligheidszone van het munitieterrein en de verkeerscirculatie op het defensieterrein. Het langzame verkeer kan eventueel gebruik maken van de Koopvaarderschutsluis en/of pontje. Zie stap 1 bij lange termijnvariant 1. Deze variant is alleen verstandig indien de Gaan Voor Goud-variant Noordoosterhaven het eindbeeld is. Het is dan een voorinvestering voor deze variant en heeft ook waarde voor de terugvaloptie (lange termijnvariant 1).

Deze variant geeft de huidige haven ontwikkelingsruimte en is tevens een voorinvestering voor lange termijnvariant 2. De nieuwe brug moet dan wel toekomstvast ontworpen worden om de drie verkeersstromen (defensie, haven en veerhaven) in de toekomst te kunnen accommoderen. Denk daarbij aan voldoende ruimtelijke reservering, een constructie die gemakkelijk te verbreden is en een wegontwerp om de verkeersstromen in de toekomst te scheiden.

²⁶ 'Robuust' in verkeerstaal betekent dat er grote kans op stremming/verstoringen zijn waardoor de reistijd minder betrouwbaar wordt.

²⁷ *International Ship Port Security*. Dit is een systeem van veiligheidsregels opgesteld na *September Eleven*. De bedrijven moeten op hun terrein veiligheidsmaatregelen nemen (paspootcontrole). Indien er opgeschaald wordt (hogere terroristische dreiging), moet hele haventerrein afgesloten worden.

3. Midden lange termijnvariant 2: verbetering van de huidige Moormanbrug

Deze variant is gelijk aan de lange termijnvariant 1.

Indien er in het geheel geen zicht is op de realisatie van lange termijnvariant 2 (Gaan Voor Goud) of de realisatie van de Nieuwe Moormanbrug onmogelijk blijkt te zijn (bijvoorbeeld door de veiligheidszone van het munitieterrein), kan deze variant als terugvaloptie dienen.



De doorvaartbreedte van de Moormanbrug is smal voor grote schepen

4. Midden lange termijnvariant 3: de TETO

Met deze variant wordt Texel middels een toltunnel verbonden met het vaste land. In plaats van de TESO verzorgt de Texelse Eigen Tunnel Onderneming (TETO) de exploitatie.

Er is een *business case* te maken op basis van 30 tot 50 jaar PPS-exploitatie van een geboorde tunnel²⁸. De tunneltechniek is de laatste jaren sterk verbeterd en goedkoper geworden. De St. Hubertustunnel in Den Haag en de NoordZuidLijn in Amsterdam zijn moderne boortunnels en de Westerscheldetunnel is commercieel en maatschappelijk een groot succes. Het voordeel is dat er een robuuste 24-uursverbinding ontstaat en dat het verkeer niet door, maar onder Den Helder door gaat. De toegang naar Texel wordt kwalitatief (geen wachttijd) en kwantitatief (capaciteit) sterk verbeterd wat het toeristisch product van Texel verbeterd en de bewoners van Texel een snellere verbinding geeft met het vaste land. De veerhaven kan buiten gebruik worden gesteld en voor andere doeleinden gebruikt worden. Zo kan er op die locatie een kenniscluster Imares/TNO/NIOS gevestigd worden.

²⁸ Gebaseerd op een globale berekening van een groot infrabedrijf

Deze variant 'elimineert' het 'probleem' van de congestie en maakt alle lange termijn varianten beter realiseerbaar. Het vergroot de bewegingsruimte voor het realiseren van de verschillende varianten.

Deze variant zal tot zeer heftige emotionele reactie bij de Texelaars leiden. Het gevoel op een eiland te wonen zou verdwijnen. Rationeel bezien is dit *non sence*, zeker gezien de positieve reacties als een verbinding er eenmaal is.

Manhattan heeft een groot aantal bruggen naar het vaste land en is toch nog een eiland, ook de Britten hebben nog steeds het gevoel eilanders te zijn na de aanleg van de Kanaaltunnel en de Denen zijn zielsgelukkig met hun bruggen en tunnel²⁹. Een toltunnel zal zorgen voor een betere toegang tot Texel, welke zonder files is en 24 uur per dag en zeven dagen in de week verkeer mogelijk maakt. Texel zal wel varen bij deze betere verbinding met het vaste land, zowel voor haar eigen bevolking als een kwalitatief betere route naar Texel voor de toerist (minder wachttijd en niet afhankelijk van de vaartijden van de boot). Den Helder krijgt door het aanleggen van een toltunnel meer ruimte in de haven en de stad.

5. Midden lange termijnvariant 4: vergroten bufferzone bij de TESO

In 2015 gaat Rijkswaterstaat de veerhaven renoveren. Vergroten van de bufferzone door deze dubbeldeks uit te voeren. Het stilstaand verkeer wordt zo geconcentreerd op de Hoofdgracht en het verkeer stroomt beter door in de stad.

Deze variant zou een desinvestering zijn, indien lange termijnversie 2 (Gaan Voor Goud) of erg duur omdat de afschrijvingstermijn korter is. Deze is ook niet nodig als de 'korte termijn maatregel 1' uitgevoerd wordt. Deze variant kan als terugvaloptie dienen.

6. Conclusie midden lange termijn

Het realiseren van een toltunnel (TETO-variant) geeft dermate 'lucht', dat andere ontwikkelingen beter realiseerbaar zullen worden. Evenwel is het zaak om samen het Texel, TESO, Rijkswaterstaat en de Provincie Noord Holland in samenspraak met private partijen te bezien of een toltunnel wenselijk en haalbaar is.

4.4 Korte Termijn maatregelen

1. Korte termijn maatregel 1: bufferen bij Kooypunt

De kassa van de TESO verplaatsen naar Kooypunt. Bij deze maatregel zal het vaste TESO-verkeer voorzien worden van een *electronic billing systeem*. Dit is een kastje in de auto dat ongehinderde passage garandeert en er wordt automatisch afgerekend (vergelijkbaar met het systeem van de Q-park garages en de Franse tolwegen). De losse kaartverkoop zal plaatsvinden bij Kooypunt waardoor de verkeersstroom gebufferd wordt buiten de stad. In geval via internet het kaartje is voorverkocht is dit het eerste incheckpunt, (vergelijkbaar met een luchthaven: inchecken bij de balie of machine om vervolgens met de *boarding pass* door de tweede controle te gaan).

²⁹ Denemarken heeft bruggen over de Kleine Belt en Grote Belt en een combinatie brug/tunnel over/onder de Sont.



Betere verkeersdoorstroming door te bufferen bij Kooypunt.

Het verkeer zal middels een doseringssysteem, in die mate naar de N250 doorgelaten worden, dat er geen file optreedt (vergelijkbaar met de toeritdosering van een snelweg). Tot slot is er voor de boot een tweede incheckpunt, bijvoorbeeld middels een barcode kaartje of elektronische nummerplaatherkenning. Per saldo zal de reistijd vanaf de N99/N9 bekort worden omdat er een betere doorstroming de stad in is. Op de bufferplaats aan de Hoofdgracht ontstaat ruimte om een betere buffering voor het verkeer boot-af/stad-in te creëren waardoor de verkeersafwikkeling ook op deze route verbeterd.

Kooypunt zou 'aangekleed' kunnen worden met horeca, toiletten, een toeristisch informatiecentrum, een speeltuin en een hondenuitlaatstrook. De toerist kan, terwijl er toch gewacht moet worden, even ontspannen. Er kan gegeten worden, de hond kan worden uitgelaten en de kinderen zitten niet te klieren op de achterbank. Hier zou tevens het lang parkeren kunnen worden gerealiseerd (verbinding per (pendel)bus of de fiets). De parkeerplaats naast de TESO zou dan tegen betaling kunnen. Een parkeerverwijssysteem kan al op de N99 en N9 aangeven of de parkeerplaats naast de TESO vol is.

Het terrein kan eventueel buiten het seizoen gebruikt worden voor evenementen-parkeren (Vlootdagen en Tall Ships' Races) en voor evenementen zelf.

Deze variant van dynamisch verkeersmanagement zorgt er voor dat het verkeersaanbod afgestemd wordt op de capaciteit van de wegen, de bufferplaats voor de TESO en de capaciteit van de schepen. Het verkeersaanbod wordt zo gecreëerd dat het net onder de maximale capaciteit van één van de drie hiervoor genoemde delen op de route blijft. Dit zal vooral bij grote drukte de reistijd voor iedereen verkorten en geeft de toerist even een pauzemoment (kwaliteit). De bereikbaarheid van de hele stad (centrum) gaat er op vooruit. Op extreem stille dagen kan de reistijd iets langer zijn omdat er twee incheck punten zijn. Dit is hooguit vijf minuten en verwaarloosbaar op een reis van 120 tot 240 minuten.

2. Korte termijnmaatregel 2: verbetering doorstroming N250

Door de verkeerregelinstanties (VRI) beter op elkaar af te stellen en enkele infrastructurele maatregelen te treffen kan de doorstroming verbeterd worden. Door het creëren van 'vrije rechts-affers', extra (lange) opstelstroken en mogelijk verbreding (kruising Havenweg/Binnenhaven) worden opstoppen verminderd.

3. Korte termijn maatregel 3: structureel dubbelgebruik haven

Op incidentele basis wordt nu al collegiaal elkaars kade ter beschikking gesteld, bijvoorbeeld omdat de Onderzeebootkade verbreed wordt. Er zou ook een structurele afspraak gemaakt kunnen worden om een deel van de haven permanent aan te wijzen als gemeenschappelijk deel.

4. Korte termijn maatregel 4: wachtsteiger met dubbelgebruik

Het voorstel is om een drijvende steiger of wachtpalen (met loopbrug) te creëren langs de Arsenaalkade van het defensie terrein. Deze is niet verbonden met het defensie terrein en de toegang te voet is over de Moormanbrug voor de controlepost van defensie.

Er is beperkte kaderuimte en de schepen die enkele dagen moeten wachten op bevoorrading, gezien het vaarschema, liggen dan in de weg. Door de wachtende schepen 'aan de overkant' te parkeren, komt er kaderuimte vrij voor 'werkende' schepen.

5. Korte termijn maatregel 5: invoeren betaald parkeren/blauwe zone

Toeristische langparkeerders parkeren hun auto dicht bij de TESO en gaan verder met de fiets. De havenbedrijven hebben deels eigen parkeerterreinen en zijn deels afhankelijk van de openbare parkeerterreinen. Invoeren van betaald parkeren kan regulerend werken. In overleg met de bedrijven kunnen verschillende arrangementen gemaakt worden zoals:

- Kort parkeren (een tot drie uur): blauwe zone (gratis), parkeerduurbepanking (betaald) of fiscale blauwe zone (bijna) gratis.
- Dag parkeren: tarief per uur, maximaal een dag
- Belanghebbende parkeren: exclusief voor bedrijven

6. Korte termijn maatregel 6: alleen bestemmingsverkeer in de haven

Met het bouwverkeer van de Marinierskazerne wordt de druk op Het Nieuwe Diep (noord) groter, het sluipverkeer van/naar de TESO moet tegen gegaan worden. Het voorstel is om of Het Nieuwe Diep af te sluiten van de Hoofdgracht of deze semi-permanent af te sluiten (slagboom, hek, Vezippaal) of om een 'emotionele' afsluiting te realiseren (betere bebording).

7. Conclusie korte termijn maatregelen

Wij stellen voor om al deze maatregelen te nemen. De investeringen zijn voor de lange termijn reeds afgeschreven, zijn voorinvesteringen of zijn van direct en blijvend nut voor de stad.

4.5 Ruimtelijke omgeving, juridisch risico

Gezien het ruimtegebrek in Nederland en zeker ook rondom natte terreinen is het belangrijk om oog te hebben voor de huidige en toekomstige (milieu)ruimte.

Nederland is het fanatiekst om Europese regelgeving van toepassing te verklaren op gebieden in het land. Ook de vertaling van de Europese richtlijnen en normen behoren Nederlanders tot de precieze en niet tot de rekkelijke. Dat is niet alleen gelegen in de Europese wet- en regelgeving, maar in de Nederlandse manier van hanteren van de regels³⁰. De Nederlandse burger is ook erg mondig en weet over het algemeen de juridische wegen. Tot slot zijn er tal van belangen groepen, de één wat gematigder, de ander militanter.

Uiterst zorgvuldig zal dan ook omgegaan moeten worden met de milieuruimte. Beter is het om te voorkomen dat belangen gaat botsen. Met elkaar in gesprek blijven en kijken of er een win/winsituatie te creëren is lijkt meestal heel goed te werken. Een goed voorbeeld is het zogenaamde 'Waterlandoverleg' in de IJmond. Provincie, gemeenten en het bedrijfsleven (haven en Corus) hebben in goed overleg en na uitgebreide studie de mogelijkheid gevonden om én extra woningbouw in oud IJmuiden te realiseren én (milieu)ruimte te creëren voor Corus, de haven en ferrybootterminal.

Met technische oplossingen kom je heel ver en als de 'vragende'-partij de kosten vergoed zullen de bedrijven er geen last van hebben. Feit is ook dat uit gerechtelijke uitspraken het individueel economisch belang of schade vaak zwaar weegt.

Bij het realiseren van nieuwbouw in de buurt van de haven is het aan te raden om niet volgens de maximale normen³¹ te bouwen, maar een zekere veiligheidsmarge in te bouwen. Dit geeft de mogelijkheid om in de toekomst de belasting te vergroten en verkleint de kans op extra eisen ter verkrijging van de revisievergunning.

³⁰ De kaart van de luchtkwaliteit van Parijs (10 miljoen inwoners) laat een paar rode (norm overschreden) streepjes zie, de kaart van Amsterdam (minder dan 1 miljoen inwoners) een veelvoud.

³¹ De zeehavennorm voor geluid is maximaal 60 dBA.

Hoofdstuk 5

Deel 3: organisatie

5.1 Afhankelijk van de commerciële en de ruimtelijke toekomst

Het nieuw te creëren Havenbedrijf, Den Helder is afhankelijk van de commerciële toekomst en de ruimtelijke opgave. Daarnaast zijn er natuurlijk organisatorische (on)mogelijkheden. Niet voor niets wordt er zo uitgebreid stilgestaan bij de lange termijn ontwikkelingen. Als de opdracht zo simpel zou zijn als 'privatiseer de havendienst', dan zou u binnen een maand klaar zijn (richt een B.V. of een N.V. op).

De extremen verkend, zou er bij economische teloorgang niet eens een havendienst meer bestaan, laat staan een havenbedrijf, en bij een *booming business* met volop ruimte zou de *Port Authority* van Shanghai de hele haven overnemen voor een bedrag van 500 miljoen.

Terug naar een meer realistisch scenario. De realiteit is dat het nu en in de toekomst niet slecht zal gaan met de haven van Den Helder. De grote vraag is of er een grote of kleine ontwikkeltaak voor het toekomstig havenbedrijf is weggelegd. Om voldoende realiteitszin te bewaren, dient u zich te realiseren dat Den Helder de kleinste zeehaven van Nederland is en dat grotere havens (Groningen, Vlissingen, Zeebrugge, Bordeaux, Kiel et cetera) het soms ook niet makkelijk hebben.

5.2 Een slagvaardig en solide havenbedrijf

De beste voorbeelden van havenbedrijven in Nederland zijn Rotterdam, Amsterdam, IJmuiden en Groningen. De slechtste zijn naar onze mening Zaanstad en Beverwijk. De eerste havenbedrijven hebben een volwaardige portefeuille en dus zeggenschap en commerciële slagkracht. Deze bedrijven hebben grondposities, doen het beheer en de ontwikkeling en hebben een nautische dienst. Bij de slechte voorbeelden is dit in het geheel niet het geval. Daar gaat de invloed niet verder dan vijf meter van de kade³².

Een slagvaardig, ontwikkelend havenbedrijf kan een (potentiële) klant iets bieden en dat is kaderuimte en een nat bedrijventerrein. De ruimtelijke kant is commercieel steeds belangrijker. Kortom, een havendirecteur die zegt 'welkom in mijn haven' en verder niets te bieden heeft, is slechts een havenbeheerder.

Evident is dat een havenbedrijf ook financieel solide moet zijn. Dat gaat verder dan een gezonde balans, het gaat wederom over grondposities en een professionele staf.

In Den Helder betekent dat, dat er voldoende middelen in het havenbedrijf mee moeten gaan om minimaal de kosten van de instandhouding van de (basis)infrastructuur mogelijk te maken. Dat is waarschijnlijk even schrikken voor de politiek van Den Helder. Een haven kost veel en heeft een laag financieel rendement. Een voorbeeld: jaren geleden is de kade net achter de Moormanbrug overgenomen van Rijkswaterstaat. Zij (RWS) hebben een bruidschat meegegeven voor het onderhoud (rekenmethoden Brockx-nat).

³² De havenmeester bepaalt waar de schepen mogen liggen, maar enkele meters achter de kade is het privaat terrein. In de loop der jaren is daar 'verdroging' opgetreden. Ergo in de pakhuizen/loodsen staan tweedehands auto's, meubels en textiel. De havenfunctie is daardoor teruggelopen.

Evenwel zijn deze middelen niet bij de havendienst terecht gekomen om te zijnertijd de kade te vervangen, maar 'verdwenen' in de gemeentebegroting.

Zoals eerder gesteld is een havenbedrijf zonder grondposities geen solide havenbedrijf. De aandeelhouders moeten zoveel mogelijk grond onderbrengen bij het havenbedrijf (zo ook de gemeente).

Bijzondere aandacht moet gegeven worden aan de ondernemingsstructuur (*corporate governance*). Dat gaat verder dan de keuze voor een B.V. of N.V. In overleg met andere (potentiële) aandeelhouders dient hier invulling aan gegeven worden. Het gaat om de verdeling van het aandelenpakket, de raad van commissarissen en het directiemodel.

Tot slot de indeling van het organisatieplaatje. Deze is volgende op het takenpakket van het bedrijf. Verschillende modellen zijn denkbaar en worden vervolgens hieronder behandeld.

5.3 Modellen voor een havenbedrijf Den Helder

Vooraf moet gesteld worden dat de kleine schaal van Den Helder het risico met zich meebrengt dat de organisatie te 'smal' is. Bijvoorbeeld bij het ziek worden van de (enige) infra-man/vrouw ligt het werk maanden stil, of erger. Ook kan Den Helder de speelbal worden van commerciële partijen of concurrenten omdat het geen positie heeft in de 'grotemensenwereld'. Tot slot kan de financiële positie zo beperkt zijn dat investeringen niet gedaan kunnen worden en/of de banken van oordeel zijn dat het te risicovol is.



Een solitair Havenbedrijf Den Helder is te klein en dus kwetsbaar

1. Model 0: een gemeentelijke havendienst

De havendienst is het 'buitenbeentje' van de gemeentelijke organisatie. Dit moet gelezen worden als een neutrale kwalificatie en geeft aan dat dit onderdeel van het gemeentelijk apparaat letterlijk en figuurlijk op afstand staat. De taak ten opzichte van de rest van de organisatie wordt als 'bijzonder' gezien en de havendienst houdt kantoor op haar eigen locatie.

De organisatie is klein, kwetsbaar en voelt weinig 'genegenheid' van de centrale organisatie. De druk op de havendienst is evenwel groot. Allerlei taakverzwaringen zoals ISPS, HAP (Haven Afvalplan), de nieuwe douanewet, regels omtrent gevaarlijke stoffen en de aanleg van de Onderzeedienstkade voeren de druk op tot het niveau van structureel overwerk. Het havenbedrijfsleven en de organisatie ervaren de gang naar het college van burgemeester en wethouders (B&W) en de gemeenteraad voor iedere belangrijke beslissing (kredieten bijvoorbeeld) als tijdvertragend en omslachtig. Op voorhand kan niet gezegd worden dat een gemeentelijk havenbedrijf niet 'zou kunnen werken', Amsterdam is daar een succesvol voorbeeld van. Bovendien leent de gemeente tegen lage rentetarieven en is haar afschrijvingsbeleid anders (gunstiger) dan die van een onderneming. Geconcludeerd kan worden dat vooral de kleine schaal een belemmering in de bedrijfsvoering en marktwerking is en niet zozeer het feit dat het een publieke havendienst is.

2. Model 1a: havenbedrijf Den Helder

De 11 fte van de havendienst worden verzelfstandigd tot een havenbedrijf. De verstopte, beleidscapaciteit en het management bij de gemeente worden losgemaakt van de gemeente. Het havenbedrijf Den Helder bestaat uit hooguit vijftien personen. Het werkgebied (en dus grondpositie) bestaat uit het huidige werkgebied/terrein. Dit is uiterst kwetsbaar (zie ook hiervoor).

3. Model 1b: havenbedrijf Den Helder+

Idem aan 1a, maar met toevoeging van meer haventerreinen. Te denken valt aan de regionale binnenhaven en de Helderse binnenhavens, de regionale binnenhaven te Anna Paulowna en het NAM-terrein. Dit zal niet tot een omvangrijke schaalvergroting leiden.

4. Model 2: publiek en privaat gescheiden

Indien een van de modellen 1 niet solide genoeg is, kan als *down size* optie een splitsing tussen publieke en private taken een optie zijn. In de kop van Noord Holland worden alle publieke dienstverleners bijeen gebracht in het openbaar lichaam Centraal Nautisch Beheer Kop van Noord Holland. Met andere woorden alle 'uniformen' worden ondergebracht in een organisatie om tegen lagere kosten een betere dienstverlening te bieden.

De beheer en ontwikkeltaken blijven, ofwel bij de gemeente, of worden in handen gegeven van een PPS-partij zoals het Ontwikkelbedrijf Noord-Holland-Noord, of worden overgelaten aan marktpartijen (bijvoorbeeld de havenondernemers zelf).

5. Model 3a: havenbedrijf Noord-Holland

Er wordt een havenholding Noord Holland opgericht, hierin zitten de havens van IJmuiden en Den Helder. De organisatie IJmuiden en Den Helder worden samengevoegd tot een organisatie (circa 25 (IJmuiden) plus 11 à 15 fte), met een gezamenlijke *back office* en een centrale directie en lokaal management. Dit zou synergie op kunnen leveren op het gebied van marktbediening, bedrijfsvoering en kennismanagement (infrastructuur en ontwikkeling). Tevens is er betrokkenheid van de bedrijven en de Provincie Noord Holland³³.

³³ 72% van de aandelen van Zeehaven IJmuiden is in handen van de bedrijven, de resterende 28% bij de gemeente Velsen en de gemeente Katwijk en de Provincie Noord-Holland.

Hoewel er altijd gevoeligheden zijn, is het op wereldschaal nog een klein havenbedrijf. Gezien de internationale concurrentiestrijd en de ontwikkeltaak is dit een serieuze optie.

6. Model 3b Havenbedrijf Noord-Holland+

In dit model sluiten meerder havens in Noord-Holland zich aan bij de as Den Helder-IJmuiden. De havens van Beverwijk, Zaanstad, Texel en Den Oever zouden onderdeel kunnen uitmaken van deze holding. Denkbaar is ook dat het Ontwikkelingsbedrijf Noord-Holland-Noord en de Regionale Ontwikkelingsmaatschappij Noordzeekanaalgebied (RON) eveneens participeren. Dit zou de uitgelezen kans zijn om een impuls te geven aan de maritieme economie. Het zou dan een VOC van de kleine haven in Noord-Holland zijn die samen met de Haven van Amsterdam onder de promotienaam Ports of Holland internationaal aan de weg kunnen timmeren.

5.4 Conclusie organisatiemodel

Ongeacht de ruimtelijke varianten kan gesteld worden dat een te smalle basis voor een organisatie een beperking is in het slagvaardig opereren. De voorkeur gaat dan ook uit naar het realiseren van een Havenbedrijf Noord-Holland.

Hoofdstuk 6

Conclusies en aanbevelingen

De conclusies op hoofdlijnen zijn:

- Commercieel gezien zou Den Helder in moeten zetten op de huidige markten defensie, offshore en visserij. Voor de toekomst zou in het verlengde hiervan ingezet moeten worden op defensie, windoffshore en mosseloffshore (aquacultuur). Naar verwachting zal met name de ontwikkeling in de windenergie van groot belang worden voor Den Helder en andersom. Met de Rijksambitie om 6.000 Mega Watt aan windenergieopwekking op de Noordzee te realiseren, zal de windsector in de toekomst een volwaardige sector zijn met bijbehorend effect op de werkgelegenheid. De haven van Den Helder kan zich, gezien de landzijdige positie en de concurrentie van andere havens geen positie verwerven in de overslag van goederen.
- De haven van Den Helder wordt zeer beperkt in haar ontwikkeling-mogelijkheden. Ruimtelijk is de haven vol, dit door de beperkingen van fysieke-, milieu- en veiligheidsaard. Er zijn twee serieuze opties om expansie mogelijk te maken. De eerste gaat door het leven onder de naam 'Gaan Voor Goud' en gaat uit van het realiseren van een nieuwe buitendijkse haven. Dit is de enige mogelijkheid om een aanzienlijke hoeveelheid hectaren aan te leggen om de windoffshore te bedienen. Deze 'groene stroomhaven' heeft echter een hoog risicoprofiel in termen van juridisch-planologische, financiële, veiligheids en ecologische risico's. Als terugvaloptie en tweede optie is het mogelijk om de huidige haven beperkt te vergroten en te optimaliseren ('De ingeslagen weg'). Het is allereerst een politiek-bestuurlijke keus om al dan niet te kiezen voor 'Gaan Voor Goud'. Voor Den Helder is dit maatschappelijk de meest wenselijke variant (werkgelegenheid), de Provincie Noord Holland staat hier positief tegenover en het is in het Rijksbelang om te zorgen dat de 6.000 Mega Watt windenergie op de Noordzee gerealiseerd wordt.
- De havendienst van Den Helder is beperkt in omvang en dus kwetsbaar. Voorgesteld wordt dan ook om bij een verzelfstandigd havenbedrijf de samenwerking met anderen op te zoeken. Zeehaven IJmuiden is de meest voor de hand liggende partner. Samen met IJmuiden kan tot een oprichting van een Havenbedrijf Noord-Holland gekomen worden. Er kan synergie verwacht worden op het vlak van bedrijfsvoering, marktbewerking en kennis. Het is aan de oprichters (*founding partners*) om met elkaar te bepalen hoe de onderneming gestalte krijgt en welk vastgoed en onder welke condities de gemeente dit zal overdragen aan het havenbedrijf.

De strategische aanbevelingen op hoofdlijnen zijn:

- Hou vast aan de succesvolle sectoren en speel in op toekomstige ontwikkelingen in de offshore (wind en aquacultuur).
- Positioneer Den Helder richting het Rijk, provincie en het bedrijfsleven sterk als 'groene stroomhaven' van Europa.
- Koester de positie van defensie als grote werkgever in de kop van Noord-Holland en handel daar naar.
- Maak een keuze voor 'Gaan Voor Goud'.

- Kom binnen een jaar tot de conclusie of en welke variant van 'Gaan Voor Goud' haalbaar is.
- Trek samen op met Texel, de Provincie, het Rijk, het havenbedrijfsleven en de maatschappelijke organisaties.
- Vraag private investeerders actief naar hun mogelijke rol bij de ontwikkeling van een toltunnel en de haven.
- Organiseer met kennisinstituten zoals Imares, natuur- en milieuorganisaties en de bagger/waterbouwsector ontwerpateliers om de 'groene stroomhaven' te ontwerpen met de maximale voordelen voor natuur en milieu.
- Rond binnen een jaar de oprichting van een havenbedrijf af met de (potentiële) *shareholders* (ondernemers, provincie, Zeehaven IJmuiden en andere publieke en private partijen).
- Bepaal als gemeente binnen een jaar welke en onder welke condities het havenbedrijf vastgoed in bezit/beheer krijgt.



Gaan Voor Goud: Den Helder wordt de groene stroomhaven van Europa

Bijlage 1

Overige varianten

Hieronder treft u nog een aantal lange termijnvarianten (niet uitputtend). Deze varianten worden gemotiveerd niet haalbaar of wenselijk geacht.

Lange termijnvariant 3: back to the future+

Bij deze variant wordt de oude bestaande haven ontsloten via de veerhaven (ontgraven) en wordt fort Harsen verbonden met het grote defensieterrein. De huidige haven kan dan aan beide zijde door de visserij en de offshore gebruikt worden, de veerhaven wordt op de kop van fort Harsen gesitueerd en het defensieterrein kan door landaanwinning vergroot worden. Deze variant heet *back to the future* omdat voor de aanleg van de Nieuwe Haven dit de situatie was, de Nieuwe Haven is toen ten oosten van de stad in de Waddenzee aangelegd.

Deze variant lijkt ons niet realistisch om twee redenen. Ten eersten omdat het alleen tegen hoge kosten gerealiseerd kan worden en de baten beperkt zijn (weinig hectaren natte bedrijventerreinen). Ten tweede moet het offshore- en veerboot-verkeer over een lange afstand over het defensieterrein afgewikkeld worden.

Lange termijnvariant 4: de NAM zeehaven.

Rond 2030 komt het NAM-terrein vrij. Deze zou vanaf het Balgzand ontsloten kunnen worden middels een Zeesluis en nog aan te leggen vaargeul (in verband met de beperkte diepte). Tevens dient er geïnvesteerd te worden in de wegverbinding met de N99. Vanuit kostenoogpunt en het effect op de Waddenzee/Balgzand wordt deze ontraden.

Het NAM-terrein zou ook ontsloten kunnen worden door een nieuwe, grotere Koopvaarderschutsluis aan te leggen, het Noordhollands Kanaal op diepte te brengen en een zwaaiком aan te leggen. De te verwachten kosten zullen zeer hoog zijn.

Het NAM-terrein kan het beste ontwikkeld worden als regionale havengebonden bedrijventerrein (RHB) II, in navolging van het RHB I (gemeente Anna Paulowna, start 2010).

Lange termijnvariant 5: Balzandhaven

Een consortium heeft ooit een plan ontwikkeld om ten oosten van het defensieterrein en de NAM een bedrijventerrein van vele hectaren te ontwikkelen.

Wij vinden dit een onnodig plan omdat het voornamelijk droge terreinen zijn. Er is geen noodzaak om deze te ontwikkelen omdat er meer dan genoeg droge terreinen op het bestaande land in de kop van Noord Holland zijn. De combinatie 'nat/droog' wordt nu juist gerealiseerd door de aanleg van het Regionaal Havengebonden Bedrijventerrein en dat is een goede zaak. De opoffering van de (ondiepe c.q. droogvallend) Waddenzee staat in geen verhouding tot het doel.

Lange termijnvariant 6: een kerncentrale

Indien de productie van windenergie niet gehaald wordt, moeten andere energievoorzieningen een grotere bijdrage leveren, de Noordzee olie/gasoffshore is dan al ten einde. Dat kan uit het buitenland komen (Franse kerncentrales, Russisch gas) of uit Nederland, bijvoorbeeld uit kolen(vergas)installaties. Het is niet uitgesloten dat in de toekomst de Nederlandse regering besluit om toch een kerncentrale te bouwen in Nederland³⁴, om niet te veel afhankelijk te zijn van het buitenland. Den Helder is een mogelijke plaats om een kerncentrale te bouwen. Het is relatief dun bevolkt en er is (snelstromend) diep water beschikbaar voor de koeling. De veiligheid is eveneens gegarandeerd omdat defensie aanwezig is.

Woorden schieten te kort voor deze variant. Indien deze variant werkelijkheid wordt, zal den Helder ruimhartig gecompenseerd moeten worden dit 'risicogeval'. Een kerncentrale genereert minimale werkgelegenheid, met uitzondering van de bouw.

Model 4: havenbedrijf Noord-Nederland

Er bestaat een theoretische mogelijkheid dat de zeehavens in Noord Nederland (Den Helder, Haringen en Groningen) zouden gaan samenwerken c.q. samen kunnen gaan. Tot op heden is er geen affectie, commerciële synergie of politieke logica ontdekt om hier serieus werk van te maken.

³⁴ Zie ook het onlangs verschenen advies van de SER en de discussie in de provincie Noord-Holland van een jaar geleden.

Bijlage 2

Inzet van BMC

De heer Van der Horst, partner bij BMC, heeft deze opdracht uitgevoerd. Hij was locoburgemeester, wethouder verkeer, vervoer en infrastructuur en havenwethouder van Amsterdam. Thans is hij tevens betrokken bij de ontwikkeling van de haven IJmuiden en heeft hij in het verleden de opleiding Maritiem officier gevolgd aan de Hogere Zeevaartschool Amsterdam. Als voormalig wethouder van Amsterdam en burgemeester van Heemskerk beschikt hij over een uitstekend bestuurlijk netwerk en de capaciteit om publieke en private partijen te verenigen. Van der Horst is tevens voorzitter van MKB-Amsterdam, commissaris van Glasvezelnet Amsterdam en lid van de rijkscommissie Wet Sociale Werkvoorziening (commissie oud minister Bert de Vries) (nevenfuncties).

Het rapport is tot stand gekomen middels een groot aantal interviews en bestudering van eerder verschenen stukken. De informatie verwerkt in deze rapportage zijn niet te herleiden tot de geïnterviewde personen. Tevens zijn door de ambtelijke organisatie van Den Helder berekeningen gemaakt en zijn wij voorzien van andere relevante informatie.

Daarnaast zijn er meerdere malen *stakeholders*-overleggen en *shareholders*-overleggen geweest.

Onze dank gaat uit naar een ieder, die op welke wijze dan ook een bijdrage heeft geleverd aan de totstandkoming van dit stuk.

De BMC Groep bestaat uit de werkmaatschappijen BMC, TMOP, XOPP en Public Spirit, met circa 1400 professionals in dienst. Deze bedrijfsonderdelen werken vaak samen bij de uitvoering van opdrachten ten gunste van de klant.

De werkmaatschappijen binnen de BMC Groep zijn herkenbaar aan de volgende kernkwaliteiten.

BMC	:	advies, verandermanagement, onderzoek, coaching en training
TMOP	:	beleidsadvies en interim-management
XOPP	:	flexibele uitvoering
Public Spirit	:	searchbureau voor hoger- en middenkader

BMC beschikt over ruim 300 deskundige adviseurs, actief bij overheids- en non-profitorganisaties. Wij werken vanuit een herkenbaar patroon: doelstelling, product, proces en professie. De doelstellingen en producten van de organisatie, de processen die daarvoor worden uitgevoerd en de professionaliteit van de medewerkers en het management zijn de bepalende factoren in onze aanpak. Wij werken op het snijvlak van advies en implementatie en maken concrete afspraken met onze opdrachtgevers over de te behalen doelen en resultaten. De praktische bruikbaarheid en resultaatgerichtheid van onze dienstverlening is hierbij het uitgangspunt.

BMC is lid van de Raad voor Organisatie Adviesbureaus (ROA) en conformeert zich aan de algemene voorwaarden en gedragscode van de ROA.

BMC is ISO 9001:2000 gecertificeerd door TNO Certification B.V. Ons offerteprocés en de uitvoering van opdrachten zijn een onderdeel van dit kwaliteitssysteem.