

# rapportage taskforce

*Civiel medegebruik Defensiehaven Den Helder*



# INLEIDING

De regio Kop van Noord Holland en Den Helder hebben een groeipotentie in zich. Dat is een uitzonderlijk gunstige situatie voor een regio die buiten de Randstad ligt.

De potentie én de urgentie is eerder onderkend in het rapport Deetman-Mans en door alle stakeholders onderstreept die de potentie kunnen omzetten in daadwerkelijke groei, werkgelegenheid, bedrijvigheid en scholing. Het benutten van deze potentie is niet alleen een lokale of Provinciale, maar een nationale aangelegenheid die ook gerichte aandacht en inzet vergt van de Rijksoverheid.

Afgelopen maanden hebben het ministerie van Defensie, de Koninklijke Marine, de Gemeente Den Helder, de Provincie Noord-Holland, RVOB, het Havenbedrijf Rotterdam en VNO/NCW intensief samengewerkt vanuit het gemeenschappelijk doel om de lokale én regionale economie in Den Helder en de Kop van Noord-Holland te versterken.

Voor u ligt het eerste en concrete resultaat van die samenwerking! Het beschrijft de gedragen visie van alle Taskforce leden hoe de potentie van de haven van Den Helder als economische motor te benutten én het beschrijft enkele quick wins die in het kader van civiel-militaire samenwerking per direct kunnen worden opgepakt.

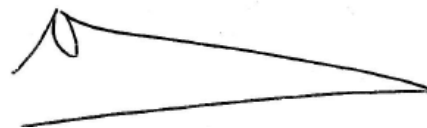
De ambitie is groot, de kansen legio. Er is echter ook nog veel werk te doen om organisatorische, juridische, fysieke en financiële drempels weg te nemen. Daarvoor moet in (persoonlijke) relaties worden geïnvesteerd en is veel

uitzoekwerk te doen. Veel daarvan is gebeurd en staat beschreven in de bijlagen die integraal onderdeel uitmaken van de rapportage.

Van feiten, naar visie, naar strategie en haalbare Business Cases. Deze stappen moeten de komende periode in een iteratief proces worden gezet. Maar bovenal moet worden geïnvesteerd in een gezamenlijke aanpak en vertrouwen tussen de partijen.

Dat kan door samen aan het werk te gaan en helder, eerlijk en doortastend met elkaar te communiceren.

Namens alle leden van de Taskforce,



Ivo Weekenborg

Onafhankelijk voorzitter Taskforce



Oscar Zwiers

Voorzitter programmateam



# Inhoudsopgave

## I. gezamenlijk doel \_\_\_\_\_ 3

Opdracht Taskforce 3

Afzonderlijke belangen 3

## II. CONCLUSIE & ADVIES \_\_\_\_\_ 4

## III. Gedragen visie \_\_\_\_\_ 7

Sterk, maritiem cluster 7

Gebiedsontwikkeling 9

## IV. kansen, quick wins \_\_\_\_\_ 12

Fysiek, ruimte en vastgoed 12

Organisatie 14

## V. CONTEXT \_\_\_\_\_ 15

Politiek / bestuurlijk 15

Organisatorisch 15

## VI. HAALBAARHEID \_\_\_\_\_ 17

Financieel 17

Markt 18

## COLOFON \_\_\_\_\_ 19

# I. Gezamenlijk Doel

Het doel dat de leden van de Taskforce gezamenlijk nastreven is het structureel versterken van de lokale én regionale economie in Den Helder en de Kop van Noord-Holland.

Zoals ook onderstreept door de Commissie Deetman-Mans en de Commissie Dwarshuis ziet de Taskforce de ontwikkeling van de haven van Den Helder, in samenhang met de ontwikkeling van de stad en de versterking van civiel-militaire samenwerking, als dé economische motor van de regio.

Deze havenontwikkeling, waarbij civiele (Offshore, Energy) én defensie business wordt gefaciliteerd, leidt tot stabilisatie of zelfs een stijging van de werkgelegenheid en economische groei. Om dit te bereiken worden handen ineengeslagen.

## Opdracht Taskforce

De opdracht die door minister Hillen en minister Spies aan de Taskforce, en door de leden van de Taskforce aan zichzelf, is gegeven, luidt:

‘Onderzoek de meest optimale benutting van bestaande (defensie)haventerreinen en zoek naar een optimale samenwerking tussen militaire en civiele activiteiten. Werk hierbij de ruimtelijke, maatschappelijke, financiële, proces en bestuurlijke haalbaarheid uit. Geef tot slot aan welk organisatie- en exploitatiemodel voor de militair-civiele haven mogelijk en gewenst is’.

## Afzonderlijke Belangen

In het nastreven van het gemeenschappelijk doel moeten ook afzonderlijke belangen worden gediend:

- Defensie / Koninklijke Marine. Waarborgen van de primaire processen voor de uitvoering van de primaire taak: het bieden van veiligheid op en vanuit zee. Herinrichten van het CZSK, verbetering van de bedrijfsvoering en verlaging van kosten. Ontwikkelen van samenwerking met industrie en kennisinstellingen voor het opzetten van een innovatief, maritiem cluster met het oog op doelmatigheid en kostenbesparing.
- Gemeente. Tegengaan lokale krimp, bevorderen stedelijke ontwikkeling met natuurlijke aansluiting op de haven, bevorderen van de lokale werkgelegenheid en doelmatig en effectief besteden van schaarse, gemeentelijke middelen, versterken regionale samenwerking en samenwerking met individuele partners.
- Provincie. Tegengaan van regionale krimp, stimuleren van regionale economie en werkgelegenheid, versterken van regionale samenwerking doelmatig en effectief besteden van schaarse, provinciale middelen.
- VNO-NCW (bedrijfsleven). Verder ontwikkelen van de haven van Den Helder als uitvalsbasis voor offshore (Oil & Gas en Energy) en overige activiteiten op de Noordzee. Daarbij gebruik maken van een hoogwaardig maritiem cluster voor research en development.
- Havenbedrijf Rotterdam: goede samenwerking met en betrokkenheid bij de ontwikkeling van de haven van Den Helder.

## II. CONCLUSIE & ADVIES

- Het gewenste doel, ontwikkelen van een sterke, lokale én regionale economie kan worden bereikt door *gezamenlijk* te investeren in een sterk Maritiem Cluster op het gebied van Operations & Maintenance en Kennis én door investeren in de uitbreiding van de kritische massa van de haven.
- De ontwikkeling van het Maritiem Cluster in civiel-militaire samenwerking is niet alleen een lokale, Provinciale maar ook een nationale aangelegenheid die gerichte aandacht en inzet vergt van de Rijksoverheid.
- Het Maritiem Cluster kan zich ontwikkelen langs de lijn van de Koninklijke Marine en daaraan gelieerde bedrijven en langs de lijn van offshore.
- Naast de benutting van de (beperkte) fysieke kansen in de haven is met name de ontwikkeling van het Maintenance en Kennis cluster van belang.
- Civiel medegebruik van de Defensiehaven is onderdeel van een integrale gebiedsontwikkeling van het totaal aan haven(gebonden) areaal en daaraan gerelateerde bedrijfsterreinen. Vliegveld de Kooy is hierbij een bijzondere en belangrijke bouwsteen. Deze ontwikkeling met hierin benutting van alle kansen is onontbeerlijk om een sterk Maritiem Cluster te realiseren en om nieuwe bedrijven aan te trekken en te binden.
- Civiel-militaire samenwerking is alleen succesvol als er sprake is van een werkelijke win-win situatie, van synergie en als de operationele bedrijfsprocessen van alle partijen efficiënt kunnen plaatsvinden.
- Het is belangrijk dat Gemeente, Provincie én de Rijksoverheid bijdragen aan de ontwikkeling. Tot op heden is er geen duidelijkheid over de bronnen waaruit de financiering (van onrendabele toppen) zal plaats vinden. Dit moet wel worden verhelderd.

## ADVIES

### Kennis

1. Ontwikkel het Maritime Campus Netherlands (MCN) als de logische kern van het kenniscluster waar bedrijvigheid en kennis samenkomt. Zet via MCN topondernemers in op het vergroten van de bedrijvigheid (toename business to business en sales) in Den Helder.
2. Doorbreek bestaande rollenpatronen om daadwerkelijk, zichtbare economische activiteiten in gang te zetten. Deel en verbind gezamenlijk civiele en militaire contacten.
3. Werk concrete voorstellen uit die de intensivering, versterking en uitbreiding van de reeds beschikbare kennisbasis (MCN) ondersteunen.
4. Maak voor de havenontwikkeling gebruik van de kennis van de civiel-militaire ontwikkeling van vliegveld de Kooy.

### Organisatie

5. Verzelfstandig het gemeentelijk havenbedrijf en richt hiervoor de Gemeentelijke Haven NV als publieke regieautoriteit op.
6. Richt voor de integrale sturing aan de civiel-militaire havenontwikkeling het op ontwikkeling gericht samenwerkingsverband 'Port of Den Helder' op, bestaand uit Gemeente, Koninklijke Marine en Provincie. Dit overleg dient tevens als Raad van Advies van de haven NV.
7. Optimaliseer het gebruik van havens en kades. Formaliseer hiervoor de bestaande, informele samenwerking tussen de verzelfstandigde Gemeentelijke- en de Rijkshavendienst voor de havenplanning in één Operationele Planningscel.

8. Stel voor civiele en militaire havenactiviteiten één gemeenschappelijke havenmeester aan waarbij een eerste benoeming van de Koninklijke Marine wenselijk is.
9. Werk concrete voorstellen uit die de verdere ontwikkeling van het Maritime Maintenance Cluster ondersteunen. Verbind hierin de civiel-militaire samenwerking voor defensieactiviteiten ook aan Offshore en Energy en geef hierbij expliciet aan welke (organisatorische / juridische) hobbels bestaan die een succesvolle ontwikkeling in de weg staan en hoe deze weggenomen kunnen worden. (Nationale problematiek verbinden aan een regionale en lokale toepassing).

#### **Fysiek**

10. Werk op basis van de in deze rapportage beschreven fysieke quick wins JSS, RWS en Buitenveld concrete investeringsvoorstellen (BC) uit, met daarin beschreven de concrete marktbehoefte, de verantwoordelijkheden voor aanleg, financiering en exploitatie, de (financiële) bijdrage door de afzonderlijke partijen. Geef daarbij tevens de (bestuurlijke) haalbaarheid aan voor de aspecten (ruimtelijke) inpasbaarheid van activiteiten, bedrijfsvoering, infrastructuur, ontsluiting, samenwerking, synergie, veiligheid en milieu.
11. Start binnen de bestaande defensiehaven een transitieproces, gericht op het verder optimaliseren van het ruimtegebruik in de komende 10 á 20 jaar met het oogmerk om waar mogelijk meer ruimte te creëren voor civiel medegebruik en private, commerciële activiteiten. Geef hierbij aan of en onder welke condities dit mogelijk is.

#### **Bestuurlijk**

12. Civiel medegebruik is in potentie een scala aan activiteiten zoals gezamenlijk kenniscluster, medegebruik van kades, samenwerking met Marinebedrijf waarvan in het kader van de bestuurlijke haalbaarheid per aspect moet worden bekeken wát er moet worden geregeld en wie daarbij betrokken moeten zijn. Het gaat daarbij ondermeer om de onderwerpen aanbestedingstrajecten, betalingen, aansprakelijkheid, bewaking, beveiliging en milieu(normering).
13. Zoek nadrukkelijk aansluiting bij de door het Kabinet aangewezen Topsectoren, met name bij de sectoren Energie, Logistiek, Water en High Tech materialen en systemen.

#### **Financieel**

14. Verbind de respectieve ministeries en overheden op financiering van de havenontwikkeling. Neem als Gemeente en Provincie het voortouw.
15. Onderzoek de mogelijkheden voor de opzet van een Revolving Fund Havenontwikkeling Den Helder.

# stappenplan

Actie	Wie (leiding)	Deadline
Formaliseren inzet en mandatering van MCN.	Gemeente	31 / 5 / 2012
Uitwerken concrete voorstellen MCN.	De Boer	31 / 5 / 2012
Betrekken vertegenwoordiger vliegveld de Kooy	Gemeente	31 / 5 / 2012
Oprichten Gemeentelijke Haven NV.	Gemeente	01 / 1/ 2013
Oprichten 'Port of Den Helder'.	Gemeente	31 / 5/ 2012
Uitwerken concrete voorstellen MMC	De Boer	31 / 5 / 2012
Aansluiting bij topsectoren.	De Boer	31 / 5/ 2012
Opzetten accountmanagers netwerk ministeries	De Boer	31/5/2012
Besluiten over gemeenschappelijke planningscel.	Defensie	31 / 5 / 2012
Uitvoeren gemeenschappelijke planningcel.	Defensie	31 / 7 /2012
Aanstellen gemeenschappelijke havenmeester	Defensie	31/ 5 / 2012
Uitwerken concrete BC Buitenveld.	Gemeente	31 / 5 / 2012
Uitwerken concreet projectvoorstel inclusief bestemmingsplanwijziging Buitenveld.	Gemeente	31 / 7 / 2012
Uitwerken concrete BC JSS	Defensie	31 / 5 / 2012

Uitwerken concrete BC RWS	Gemeente	31 / 5 / 2012
Optimaliseren afmeerplan Defensiehaven.	Defensie	31 / 7 / 2012
Verbinden van ministeries voor financiering	De Boer	31 / 5 / 2012
Onderzoeken mogelijkheid Revolving Fund	Provincie	31 / 7 / 2012



# III. Gebragen visie

De potentie van de haven kan worden verzilverd door te investeren in een:

- Sterk, maritiem cluster
- Uitbreiding van de kritische massa van de haven

In deze ontwikkeling is de bundeling van krachten zoals civiel-militaire samenwerking en een relatie tussen Stad en Haven in balans randvoorwaardelijk.

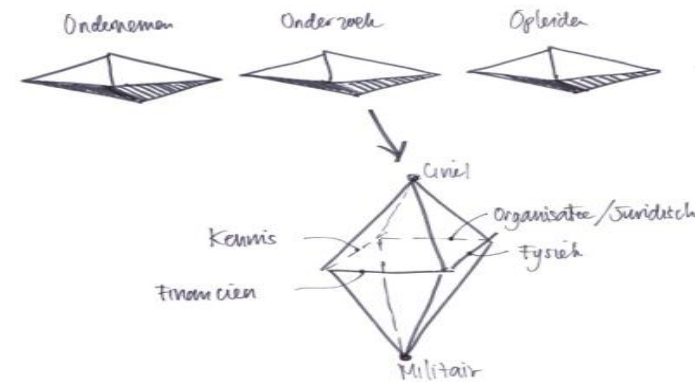
## STERK, MARITIEM CLUSTER

In het maritiem cluster werken lokale en regionale onderzoeksinstituten, opleidingsinstellingen, ondernemers en overheden (de 4 O's) samen aan de thema's Opleiden, Onderzoeken en Ondernemen. Er is samenwerking op de dimensies civiel en militair en daarnaast op de *extra* dimensie civiel-militair. Hierbij wordt, in aansluiting op het topsectoren beleid, ingezet op:

1. Versterken van kennis, innovatie en vergroten opleidingsaanbod
2. Besparing op maatschappelijke kosten door samenwerking en innovatieve oplossingen binnen civiel-militaire maintenance activiteiten
3. Ruimtelijke inpassing van fysieke ontwikkelingen

Het Maritiem Cluster richt zich niet alleen op het aantrekken en faciliteren van nieuwe industrie zoals Offshore (Oil & Gas) en Energy, maar ook op het

realiseren van rendement uit bestaande kapitaalgoederen (van ondermeer het marinebedrijf), specialistische kennis en capaciteit. De samenwerking krijgt zijn concrete neerslag in het Maritime Maintenance Centre (MMC), het Maritime Campus Netherlands (MCN) en natuurlijk fysiek in de (Defensie)haven van Den Helder.



### Quick wins

Er bestaat een actuele ruimtevraag door bedrijven in de Offshore branche. Den Helder wil deze bedrijven snel faciliteren. Daarom heeft de Taskforce in deze fase van de opdracht gewerkt aan de uitwerking van de (fysieke) quick wins van civiel-militaire samenwerking met het oog op uitbreiding van de kritische massa van de haven. De quick wins worden in de context van een gebiedsontwikkeling geplaatst en in het hoofdstuk kansen toegelicht.

Hieronder volgt eerst een toelichting op het Maritime Maintenance Cluster en Maritime Campus Netherlands. De Taskforce acht, naast de fysieke kansen, een verdere ontwikkeling ervan erg belangrijk voor de ontwikkeling van de lokale én regionale economie.

## MARITIME MAINTENANCE CLUSTER

Kostenreductie, levensduurverlenging en behoud van kennis en kunde voor ondersteuning van de primaire activiteiten zijn belangrijke business drivers. Voor Defensie, maar ook voor partijen in de Offshore en Energy business. Rond het Marinebedrijf wordt een cluster gevormd met bedrijven die zich richten op Maritime Maintenance, het MMC.

### **Ontwikkelingen Defensie, Marinebedrijf**

De Koninklijke Marine moet voor de uitvoering van haar taak over een sterke maritieme, militaire en technische kennisbasis beschikken. Door de krimpende defensiebudgetten is de groei van het aantal wapensystemen afgenomen en worden bestaande wapensystemen langer aangehouden. Daarnaast is beschikbaarheid van technisch personeel schaarser geworden en wordt, door de afnemende vlootomvang, de beschikbare instandhoudingcapaciteit en havenfaciliteiten van de Koninklijke Marine niet volledig benut.

De Koninklijke Marine wil daarom tot nieuwe samenwerkingsverbanden komen waarin niet alleen de eigen kennisbasis, maar ook de regionale, economische positie wordt versterkt. Dat kan door het genereren van meer rendement uit de kapitaalintensieve assets van Defensie door medegebruik van defensie infrastructuur en door het uitvoeren van diensten voor tweeden (binnen rijksoverheid) en derden (buiten de rijksoverheid) defensie.

### **Potentie en wegnemen juridisch / organisatorische hobbels**

Civiel-militaire samenwerking biedt efficiencyvoordelen. Onderzocht moet worden hoe invulling kan worden gegeven aan het civiel medegebruik en aan de toegankelijkheid van het haven terrein zonder afbreuk te doen aan het beveiligingsbeleid van Defensie.

## MARITIME CAMPUS NETHERLANDS

De Maritime Campus Netherlands (MCN) is een samenwerkingsverband tussen ondernemers, overheden, onderzoeksinstituten en onderwijsinstellingen om het innovatief vermogen te versterken met een krachtige kennisinfrastructuur als basis. De concentratie van en samenwerking tussen deze partijen trekt bedrijven aan.

### **Ontwikkelingen Defensie, Koninklijke Marine**

Werken met en instandhouding van een technisch hoogwaardige Marine is kennisintensief. Om die reden investeert Defensie / Koninklijke Marine in technisch hoogwaardige opleidingen. Niet alleen voor de operationele bemanningen, maar ook voor het technische personeel werkzaam in de maritieme instandhouding. De kennisinfrastructuur bestrijkt de volle breedte (van VMBO tot WO) van het nautisch en maritiem onderwijs. Ook hier geldt dat het bundelen van krachten met de civiele markt leidt tot schaalvoordeel, het efficiënter aanwenden van schaarse middelen en het duurzaam verankeren van een regionale, civiel militaire kenniseconomie ondersteunend aan de primaire activiteiten. Maritieme opleidingen van het ROC Kop van Noord-Holland en Defensie/ Koninklijke Marine, inclusief het Marinebedrijf, worden organisatorisch gebundeld onder de Maritime Campus Netherlands.

### **Potentie en intensiveren samenwerking**

De uitbreiding van deze kennisbasis door samenwerking met andere opleidingsinstituten ligt voor de hand en moet verder worden onderzocht. De samenwerking tussen de zeevaartschool en het Koninklijk Instituut voor de Marine kan nader ingevuld worden. Het terrein aan Fort Harssens is beschikbaar voor intensivering en clustering van de kennisinstituten.

## GEBIEDSONTWIKKELING

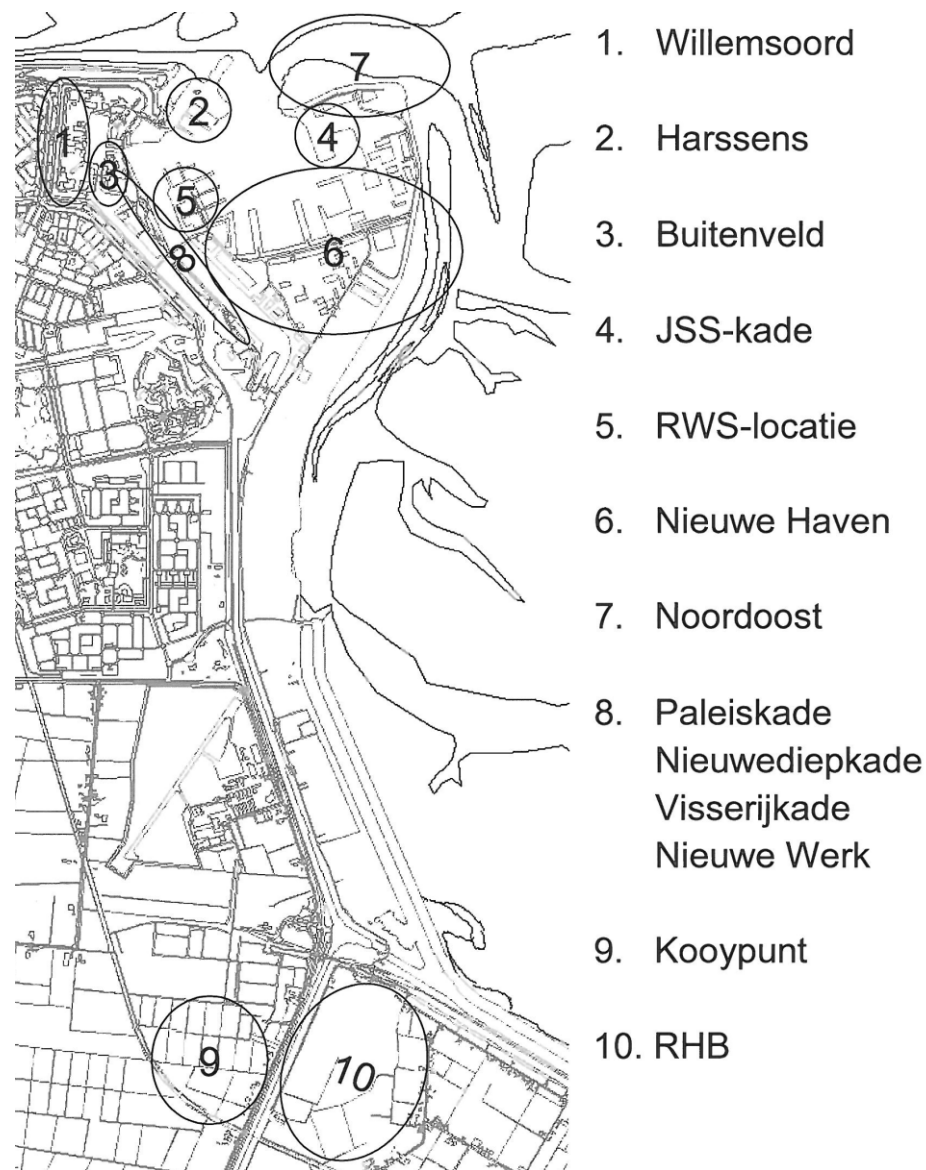
De ontwikkeling van het sterk maritiem cluster heeft naast organisatorische en kennis componenten ook een sterke en bepalende, fysieke component. Het gaat om het vergroten van de kritische massa van de haven én de relatie tussen stad en haven in balans. De civiel-militaire havenontwikkeling, in de context van de stedelijke ontwikkeling, is in feite een grootschalige gebiedsontwikkeling. Dit vereist een duidelijke gebiedsvisie. Dat geldt voor de haven en de gebieden er om heen.

### Huidige gebiedsverdeling op hoofdlijnen

De ruimte in de zeehaven is schaars. Dit betekent dat een logische gebiedsverdeling nodig is met als insteek het juiste bedrijf op de juiste plek. Door de juiste clustering van bedrijven en activiteiten wordt tevens de havenontwikkeling niet belemmerd door de stedelijke ontwikkeling en andersom én kunnen bestaande voorzieningen optimaal worden benut.

Dat wat in de zeehaven moet, komt in de zeehaven. Dat wat achter de sluis kan of niet watergebonden is, komt elders. Sectoren die elkaar versterken, vragen om een fysieke clustering. Daar waar het gaat om de relatie haven en stad moet, ondermeer vanuit ruimtelijke en milieutechnische overwegingen, een logische overgang plaatsvinden van zware industrie, via lichte bedrijvigheid, opleidingen, kennis en parkeren, naar de stedelijke omgeving.

Vanuit deze gedachte ontstaat het volgende beeld. De schets toont de gebieden met een overgang tussen stad en haven, de kansrijke locaties voor kennis en opleiding en de clustering van activiteiten in de zee- en binnenhaven en op andere terreinen.



## Stad en overgang haven

**Willemsoord (1).** Als schakel tussen de stad en de haven ligt het aantrekkelijke en hoogwaardige Willemsoord. De voormalige Rijkswerf voor het herstellen van schepen. Nu ontwikkelt dit gebied zich met een entertainment, nautisch- en cultuurcluster aan de zuidzijde.

Op termijn, afhankelijk van de havenontwikkeling, volgt aan de noordzijde een aantrekkelijk en hoogwaardig wooncluster. De oostzijde (Buitenveld) biedt als overgangsgebied tussen stad en haven kansen voor uitbreiding van het kennis- en opleidingscluster, aangevuld met lichte bedrijvigheid, kantoren en parkeren. Activiteiten die ondersteunend zijn aan zowel de leefbaarheid en ontwikkeling van de stad als ook aan de civiel / militaire havenactiviteiten.

De gemeente, gesteund door Provincie en het Rijk, zet zich in om dit gebied als onderdeel van de totale stedelijke vernieuwing een impuls te geven.

**Harssens (2).** De verdere ontwikkeling van Harssens in 2012-2015 is gericht op het accommoderen van een civiel-militaire combinatie van maritiem onderzoek, opleidingen en trainingen.

**Buitenveld (3).** Gelet op het gebrek aan kavelruimte aan water is er een concrete vraag naar de invulling van Buitenveld voor de korte termijn in het verlengde van de activiteiten in de zeehaven. (Deze locatie is als quick win uitgewerkt). Het gebied krijgt een permanent karakter als overgang tussen haven en stad, van zware industrie naar de stedelijke omgeving op Willemsoord. Van belang voor de inrichting is het gezicht van Buitenveld naar Willemsoord.

## Haven en overgang civiel naar militair

**JSS locatie (4).** Voor deze locatie en het oostelijk havengebied en nabij het Marinebedrijf wordt een invulling onderzocht met bedrijven rondom maintenance, operations, installatie & services. Dit versterkt de positie van het Maritime Maintenance Cluster. (Deze locatie is als quick win uitgewerkt).

**RWS locatie (5).** Deze locatie in het westelijk havengebied kan dienen voor assemblage van windturbines en als uitvalsbasis voor installatie en services van offshore activiteiten. Dit ligt in het verlengde van de positie die de haven van Den Helder nu al heeft in het faciliteren van de productieplatformen op de Noordzee en kan uitgebreid worden met activiteiten voor offshore wind. Voor deze locatie is de interactie met het RHB van belang. Daar vindt de productie en preassemblage plaats. Voor de ontwikkeling is een alternatieve locatie voor RWS nodig. (De RWS locatie is als quick win uitgewerkt).

Aanvullend op deze locaties wordt in samenwerking met Defensie / Koninklijke Marine de komende jaren verder onderzocht waar nog meer civiel-militaire samenwerking fysiek kan worden vormgegeven in de defensiehaven.

**Paleiskade, Nieuwediepkade, Visserijkade en Nieuwe Werk. (8)** De civiele haven is de afgelopen jaren uitgebreid met de Paleiskade en Nieuwe diepkade. Daarnaast wordt de komende jaren de Visserijkade en het Nieuwe Werk geoptimaliseerd. Vanaf deze locaties wordt de logistieke bevoorrading van 95% van de productieplatformen op het zuidelijk deel van het continentaal plat gedaan. Het gaat voor de Visserijkade om 210 strekkende meter kade, ontwikkeling in 2012 / 2013. De huidige kade werd jarenlang mono functioneel gebruikt door de visserij. Vanwege noodzakelijk onderhoud en de behoefte aan meer ruimte voor de offshore wordt de kade verbreed en geschikt gemaakt voor Multi purpose gebruik voor én visserij én offshore.

## Water en niet watergebonden bedrijventerreinen

**Industrieterrein Kooypunt en Regionaal Havengebonden Bedrijventerrein (RHB) (9/10).** Aanvullend en ondersteunend aan de zeehaven zijn de beoogde doorontwikkeling van bedrijventerrein Kooypunt (9) en het regionaal havengebonden bedrijventerrein (RHB) (10). Beide terreinen bieden vooral ruimte voor productie, preassemblage en toeleveranciers voor de zeehaven.

Voor Kooypunt, een niet watergebonden bedrijventerrein, gaat het om 22 ha netto uitgeefbaar terrein. Doorontwikkeling tussen 2013 en 2020. Het terrein aan de zuidzijde van Den Helder ontwikkelde zich in de afgelopen jaren als regionaal bedrijventerrein voor diverse bedrijvigheid. De grond voor fase 3 is aangekocht en wordt in 2013 uitgegeven.

Voor RHB, een watergebonden bedrijventerrein en nu nog agrarische grond, gaat het om 50 ha netto uitgeefbaar terrein en 400 strekkende meter kade. In ontwikkeling tussen 2013 en 2025. Voor het RHB is concrete interesse getoond door bedrijven in onder andere de logistieke voorbereiding voor offshore Olie & Gas, offshore service, opslag voor offshore wind onderdelen, productie grootcomposiet en metaalbewerking. Ruimte in de zeehaven is randvoorwaardelijk voor de ontwikkeling en haalbaarheid van het RHB.

Een specifiek bedrijf toont concrete interesse voor vestiging op het RHB voor de productie van windturbinebladen. De zeehaven fungeert vervolgens als overslaglocatie van ponton naar zeegaand schip. Op termijn levert dit de regio 400 Fte aan arbeidsplaatsen op.

## Vergezicht

**Noordoost-haven (7).** Uiteindelijk is de noordoostelijke havenuitbreiding in de Waddenzee na 2020 de stip aan de horizon. Dat ontwikkeling ervan gebeurt pas nadat is gebleken dat de ontwikkelingen binnen de bestaande haven bedrijfseconomisch aanslaan. Het gaat voor de Noordoost-haven om maximaal 55 ha netto uitgeefbaar terrein. Deze beoogde havenuitbreiding biedt bedrijven de mogelijkheid om te groeien en kan de transitie van Olie & Gas naar Energy faciliteren. Voor deze locatie is niet alleen de ontmanteling van productie platformen beoogd, maar ook een verdere intensivering op het gebied van offshore wind activiteiten en biomassa.

## Infrastructuur

De hiervoor genoemde havenontwikkelingen vragen ook om infrastructurele aanpassingen. De goede bereikbaarheid van terreinen over het water blijft geborgd. Over de weg dient de bereikbaarheid van de TESO geoptimaliseerd te worden. In het verlengde van de ontwikkelingen op het Defensieterrein en de Noordoost-haven zijn forse ingrepen nodig. De positie van de Moormanbrug speelt hierin een belangrijke rol. Deze ingrepen zijn afhankelijk van de toename aan verkeersbewegingen en vereisen nader onderzoek.

## IV. kansen, quick wins

Hieronder staan de drie concrete, fysieke kansen beschreven die op dit moment door de Taskforce zijn geïdentificeerd. De kansen (clusters) zijn samengesteld op basis van verschillende objecten. In bijlage 2 staan alle afzonderlijke kansen en de bijzonderheden volledig beschreven.

De Business Cases zijn opgesteld op basis van *kengetallen* en *kwalitatieve aannames* op basis van de nu beschikbare gegevens. In het vervolg zullen de Business Cases worden uitgewerkt tot concrete investeringvoorstellen op basis van locatiespecifieke gegevens.

### FYSIEK, RUIMTE EN VASTGOED

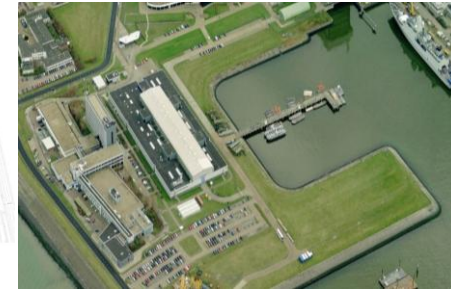
De Offshore industrie ziet Den Helder als vestigingslocatie vanwege de unieke geografische positie. De Offshore industrie heeft behoefte aan meer kade- en kavelruimte.

De benodigde ruimte kan niet volledig worden geboden binnen de bestaande Defensiehaven, echter wel een deel. Ook een stapsgewijze invulling van de kade- en kavelruimte vraag, met perspectief op groei, is volgens VNO/NCW waardevol om de Offshore markt in Den Helder te faciliteren en daardoor de specifieke business en werkgelegenheid naar Den Helder te trekken.

De volgende drie locatie bieden kansen voor civiel medegebruik van de bestaande defensiehaven.

#### Kans cluster 12+: JSS kade én kavelruimte

Deze kans (zie kans 12 en kans 12+ bijlage 2) bestaat uit de ontwikkeling van de kade voor de JSS die in 2014 wordt afgeleverd *plus* de aanleg van 2.5 ha extra kavelruimte. Aanvullend kan later nog een extra kade worden aangelegd. (Zie kans 13, bijlage 2).



De JSS kade is geschikt voor maximaal 120 dagen civiel medegebruik en kan, in combinatie met het extra kavel van 2.5 ha kavel in PPS worden ontwikkeld. De extra kavel kan, mede afhankelijk van een eventuele behoefte van defensie, in 100% civiel gebruik worden genomen.

• Investering	€ - 30.053.000,-
• Potentiële opbrengst	€ + 9.610.000,-
	-----
• Resultaat	€ - 20.444.000,-

Het (in PPS) ontwikkelen van de JSS kade in combinatie met een extra kavel voor civiel medegebruik biedt aan Defensie, door het opbrengend vermogen, de mogelijkheid om de Nieuwe JSS kade tegen een minder hoge investering te ontwikkelen.

### Kans cluster 1A +B (RWS locatie) én extra kade.

Deze kans (Zie kans 1 en 2, bijlage 2) gaat om, na de verplaatsing van de huidige RWS activiteiten, het ontwikkelen van de RWS locatie in combinatie met een deel van de zuidelijk gelegen parkeerplaatsen, totaal 2,35 ha in combinatie met de aanleg van een extra kade 320 strekkende meter.



• Investering	€ - 26.177.000,-
• Potentiële opbrengst	€ +15.526.000,-
	-----
• Resultaat	€ - 10.652.000,-

De kade- en kavelruimte kan 100% in civiel gebruik worden genomen. In de toekomst is het wellicht mogelijk om (een deel) van de naast gelegen defensielocatie, de oostelijke mijnendienst, ook te ontwikkelen voor civiel medegebruik. Dat biedt perspectief op 8,9 ha extra kavel en 640 meter strekkende kadelengte.

Op dit moment is dat gezien de bezetting van de defensiehaven door eigen marineschepen en materieel niet mogelijk. Voordat deze uitbreiding kan worden gerealiseerd, moet het afmeerplan, waar mogelijk, verder worden geoptimaliseerd.

### Kans (her)ontwikkeling Buitenveld

Deze kans (Zie kans 8, bijlage 2) gaat om de eerste, gezamenlijke (her)ontwikkeling van de locatie Buitenveld. De locatie is nu nog in eigendom van defensie, maar wordt afgestoten en beschikbaar gesteld voor definitieve, civiele herontwikkeling. De locatie biedt kansen voor zeer korte termijn.



Totaal 6,2 ha. Er is geen kaderuimte. Het terrein Buitenveld kan permanent worden ontwikkeld voor (lichte) havengebonden bedrijvigheid, opleidingen en kennis en parkeren. Maximaal milieucategorie 3. Van belang voor de inrichting is het gezicht van Buitenveld naar Willemsoord. Het terrein bevindt zich namelijk in een overgangsgebied tussen de zware industrie in de haven naar de stedelijke omgeving op Willemsoord. Over de kosten en opbrengsten van de (her)ontwikkeling zijn op dit moment geen gegevens bekend.

Gedurende het proces van (her)ontwikkeling kan Buitenveld eventueel tijdelijk worden benut. Hiervoor is een investering vereist voor de verharding van het terrein door stelconplaten. De opbrengsten voor tijdelijk gebruik zullen bestaan uit huuropbrengsten die gelijk zijn aan opbrengsten voor vergelijkbare percelen en tijdelijke activiteiten. Hiervoor zijn op dit moment geen kengetallen bekend.

# ORGANISATIE

Voor een sterk maritiem cluster met civiel medegebruik van de defensiehaven is een sterke (haven)organisatie van belang. Naast de fysieke kansen is het opzetten van een gemeenschappelijke planningscel een concrete kans.

## **Gemeenschappelijke planningcel**

Op dit moment wordt er in de dagelijkse praktijk al samengewerkt tussen het gemeentelijk Havenkantoor en de Rijkshavendienst. De gemeenschappelijke planningscel is een verdergaande samenwerking tussen deze partijen voor het coördineren van steiger toewijzingen en maritieme ondersteuning in het Havengebied van Den Helder.

Het doel van de gemeenschappelijke planningscel is primair om de bestaande havencapaciteit optimaal te plannen en te gebruiken. Intensieve samenwerking leidt naar verwachting tot efficiency voordelen en daardoor kostenreductie.



## V. CONTEXT

### POLITIEK / BESTUURLIJK

De Rijksoverheid heeft met het Topsectoren beleid de lijn aangegeven waarlangs de Nederlandse economie zich het sterkst kan ontwikkelen. Er zijn tien topsectoren aangewezen. De beoogde ontwikkelingen in Den Helder / regio Kop van Noord-Holland sluiten in verschillende mate aan op vijf of zes van deze Topsectoren

De Topsectoren Water & Energie, Logistiek, High Tech materialen & Systemen en Chemie hebben directe raakvlakken en belangen bij de ontwikkelingen in de haven en versterken het maritiem cluster. Het gaat om versterken van kennis, innovatie en het vergroten van het opleidingsaanbod, besparing op maatschappelijke kosten door samenwerking en innovatieve oplossingen binnen civiel-militaire maintenance activiteiten en ruimtelijke inpassing. Het gaat over alle aspecten van Offshore. Het ziekenhuis in Den Helder met de nucleaire geneeskunde sluit aan bij de zesde topsector Life Science & Health.

#### Aansluiting nationale overheid

De 'Port of Den Helder' en de gemeenschappelijke planningcel zijn voorbeelden van initiatieven om lokaal en regionaal de civiel-militaire samenwerking in en om de haven goed te organiseren. Het is van belang om in aanvulling hierop ook goede verbindingen te leggen met de nationale overheid, niet alleen met het oog op aansluiting bij de topsectoren en passende financiële ondersteuning, maar ook voor vraagstukken op terreinen als milieubescherming of aanbestedingsregels. Dit zijn terreinen die expertise

vereisen om praktische oplossingen te bereiken en goede contacten om voor die oplossingen ook bestuurlijke goedkeuring te geven. Het is van belang dat een aantal ministeries 'accountmanagers' aanwijzen als contactpersoon voor Den Helder. Dit bevordert de bestuurlijke haalbaarheid van het civiel medegebruik van de Defensiehaven Den Helder.

### ORGANISATORISCH

Voor het succesvol en veilig ontwikkelen van een zeehavencomplex zijn vier hoofdaspecten bepalend:

1. Toereikende, geschikte en veilige, zee zijdige bereikbaarheid.
2. Ruimte voor havenontwikkeling op locatie. Niet alleen in fysieke zin door beschikbare kades, hectares en haveninfrastructuur, maar ook beleidsmatig door ruimtelijke ordening, milieu- en veiligheidcontouren.
3. In geval van een doorvoerhaven: de kwaliteit en capaciteit van de ontsluitende achterlandverbindingen om een ongestoorde logistiek te verzorgen naar de inlandhubs en het eigen, natuurlijke achterland. Waar mogelijk multimodaal, via water, weg, spoor en pijpleiding.
4. Een havenbedrijf NV dat als proactieve havenontwikkelaar de gebiedsontwikkeling (algemene layout en functie-indeling), de werving van klanten (acquisitie) en zakelijke ontwikkeling van het havencomplex voor haar klant bedrijven en de lange termijn, strategische randvoorwaarden voor de gebiedsontwikkeling verzorgt. Het havenbedrijf is als gebiedsautoriteit op een bedrijfsmatige, zakelijke en professionele wijze georganiseerd. Dit is voor de organisatie van het Havenbedrijf Den Helder van belang;

## **Gemeentelijke Haven N.V.**

Het Havenbedrijf Den Helder moet voor publieke en private partijen de bepalende gebiedsautoriteit vormen. Dit vergt een samenvoeging van alle (!) bestaande en relevante onderdelen vanuit de gemeentelijke organisatie om de daarvoor benodigde kennis, kwaliteit en kritische massa te kunnen bereiken en als zodanig een positie en status te kunnen verwerven. Daarbij wordt gedacht aan de volgende onderdelen:

- De huidige exploitatie van de Havendienst Den Helder (Nieuwe Diep, Paleiskade etc.), inclusief de kades op Westoever en Oostoever.
- Het industrieterrein Kooypunt.
- Eventueel Industrieterrein Oostoever.
- Van de toekomstige ontwikkeling worden het Regionaal Havengebonden Bedrijventerrein (RHB), de Noordoost-haven en civiel medegebruik van defensierreinen ingebracht.

De selectie is beperkt tot terreinen die nu al een (zee)havenexploitatie kennen en terreinen die waarde toevoegen aan Havenbedrijf Den Helder. Beperking tot core business is wezenlijk in de vorming van een (haven)bedrijf. Het Havenbedrijf Den Helder moet een zakelijke, professionele bedrijfsvoering kennen en wordt daarom, conform HbR, als overheid NV georganiseerd. Bij de publieke NV-status past dat de bestuurlijke partijen als aandeelhouders, (vooralsnog B&W Gemeente Den Helder) de algemeen strategische en kaderstellende besluiten nemen zoals benoeming en ontslag van de leden van de Directie en Raad van Commissarissen, majeure investeringen, lange termijn strategische visies. Bij die governance hoort dat de aandeelhouder afstand neemt en zich beperkt tot de hoofdtaken. Verzelfstandigen is 'de kunst van het afstand nemen'.

Het Havenbedrijf Den Helder zal een uitgebalanceerde governance moeten kennen die recht doet aan de te borgen publieke belangen, de zakelijke dienstverlening en de professionele standaards die behoren bij een verzelfstandigde NV. Bij de nagestreefde professionalisering past dat de Directie en de leden van de Raad van Commissarissen uit onafhankelijke experts en professionals bestaat uit de havengemeenschap, logistieke en maritieme bedrijfsleven. Het up-to-date houden van de benodigde kennis over havenontwikkeling, markt en segmenten, Havenmeestertaken en ICT-systemen kan worden georganiseerd door partnerschap aan te gaan met een andere havenbeheerder. Zie bijvoorbeeld LOI tussen Havenbedrijf Rotterdam en Zeeland Seaport waarin onder meer is voorzien in het aanbieden van havenmeesterdiensten van Havenbedrijf Rotterdam. Ook vanwege de omvang van Havenbedrijf Den Helder lijkt het verstandig als het Havenbedrijf Den Helder NV, na de verzelfstandiging, partnerschap(pen) aangaat met andere havens teneinde draagvlak en kritische massa te vergroten.

## **Maritiem Vliegveld De Kooy en Den Helder Airport**

Juist omdat de haven Den Helder zich specialiseert in de offshore services is bereikbaarheid via de lucht onontbeerlijk. De luchthaven Den Helder maakt daarom integraal onderdeel uit van de Havenontwikkeling. Op dit moment is de luchthaven een militair vliegveld met civiel medegebruik. In 2011 is door de overheden en de civiele exploitant besloten de regionale bijdrage voor het gebruik van de luchthaven aan Defensie te verhogen. Hiermee is het voortbestaan van de Defensie activiteiten op de luchthaven gewaarborgd. De civiele exploitant moet de komende jaren werken aan versterking van haar positie. Dat kan ondermeer door toename van civiele vluchten, grondexploitatie, sourcing van services voor militair en civiel onderhoud, opleiding en training.

## VI. HAALBAARHEID

### FINANCIËEL

Hoewel de businesscase ten behoeve van de beoogde kansen nog niet concreet en tot in detail zijn uitgewerkt, is duidelijk dat de financiering ervan de draagkracht van afzonderlijke partijen overstijgt en dus een gemeenschappelijke inspanning vereist.

In redelijkheid kan worden verwacht dat naast het bedrijfsleven ook lokale, provinciale en rijksoverheden zich inzetten om binnen hun mogelijkheden budgetmogelijkheden te verkennen of het verkrijgen van ter beschikking staande fondsen en/of budgetten te onderzoeken. De volgende fondsen en/of budgetten komen daarbij in beeld, waarvoor geldt dat lagere overheden de rijksbudgetten, na separate besluitvorming, co-financieren:

**Waddenfonds.** Per 1 januari 2012 ondergebracht bij de provincies Friesland, Groningen en Noord-Holland. Het is een korte tot 2013 en lange termijn 2014-2025 uitvoeringsprogramma. Het korte termijn programma is voor projecten die uiterlijk 2013 worden uitgevoerd. De Adviesraad Netelenbos adviseerde in te zetten op niches in de noordelijke zeehavens. Voor Den Helder betekent dit:

1) *Kennis, innovatie en opleiding:* Voor het thema Duurzame Energietransitie richt de Provincie zich op de kennisontwikkeling in de regio. Die kennis en kunde richt zich specifiek op testlocaties en faciliteiten, die ook vanuit de haven gefaciliteerd worden.

2) *Versterking Maritime Maintenance Cluster.* Naast samenwerking is ook fysieke ruimte nodig. De inzet voor het cluster 'Duurzame ontwikkeling havens en energietransitie' betekent concreet: investeren in kade en kavel vaarwegmarkering RWS, kade en kavelruimte bij JSS en aanpassingen Visserijkade 2<sup>e</sup> fase.

**Fonds Water als Economische Drager.** Fonds (in afbouw) van de Provincie NH. Mocht het voorstel van de Provincie voor de opname van de bovenvermelde projecten in het pionierprogramma van het Waddenfonds niet worden gehonoreerd, dan kan aan Provinciale Staten in overweging worden gegeven om in ieder geval de Visserijkade voor subsidie uit de vrijgevallen WED-gelden op te voeren.

**EFRO. Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling.** Voor de periode 2007-2013 beschikte het EFRO (Europees fonds) over een aanzienlijk budget. Hiervan is al veel besteed, maar de Provincie NH heeft nog een restant budget van 500.000,- voor cofinanciering van EFRO subsidieaanvragen gereserveerd voor de periode tot 2013. In totaal bedraagt het rijksbudget voor EFRO nog 1,6 miljoen in 2012.

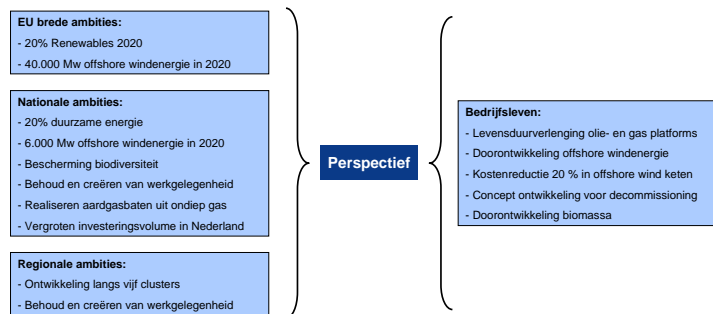
**Regulier budget.** Naast de hiervoor genoemde mogelijkheden beschikt de Provincie Noord-Holland over reguliere budgetten voor investeringen in, en beheer en onderhoud van, infrastructuur. Indien blijkt dat ten behoeve van de economische ontwikkeling van Den Helder (grootschalige) ingrepen in de (Provinciale) infrastructuur noodzakelijk zijn, dan wordt bezien of en op welke wijze hiervoor middelen ter beschikking kunnen komen.

Ook is het mogelijk om ten behoeve van kleinschaliger ingrepen in gemeentelijke infrastructuur, Provinciale subsidie aan te vragen. De beoordeling van nut, noodzaak en prioriteit zal hierbij van geval tot geval worden beoordeeld.

# MARKT

De belangrijkste Unique Selling Points van Den Helder zijn bevoorrading over water en door de lucht, bereikbaarheid van de productieplatforms en de aanwezige kennis en infrastructuur voor onderhoud en levensduurverlenging. Tot 2020 ziet het bedrijfsleven in de Kop van Noord-Holland concrete kansen voor de doorgroei van de offshore olie- en gassector. Bovendien is de kennisontwikkeling in de regio op het gebied van duurzame energie sterk in ontwikkeling. Na 2020 verwacht het internationale bedrijfsleven een nieuwe golf aan investeringen in de offshore windenergie.

De unieke uitgangspositie van de haven van Den Helder is voor het bedrijfsleven aanleiding specifieke kansen voor met name operations & maintenance in de offshore wind sector aan de Kop van Noord-Holland te koppelen. Deze ontwikkeling kan nergens anders in Nederland efficiënter en beter worden gefaciliteerd dan in Den Helder. De Kop van Noord-Holland kan deze goede marktpositie behouden door op die kansen in te spelen en te investeren in kennis, locaties en faciliteiten. Overheden op Europees, nationaal en regionaal niveau, hebben forse ambities om te investeren in duurzame energie. Dus zowel vanuit de markt als de overheden bestaan concrete perspectieven die uitstekend in de regio ingevuld kunnen worden.



De markt adviseert de regio een gefaseerde aanpak:

## Doorontwikkeling als kennis- & servicehaven

- Doorgaan met bestaande sterke clusters en benutten van kansen in offshore olie- en gassector
- Boren naar ondiep, moeilijk winbaar, gas
- Versterken en samenbrengen van kennisontwikkeling, innovatie en opleidingen op gebied van duurzame energie en maintenance
- Ruimtelijk faciliteren van ontwikkelingen, optimaliseren van de ruimte.

## Doorgroei tot energy hub na 2025.

- Levensduurverlenging productieplatformen olie & gas
- Op een schone wijze ontmantelen van productieplatformen
- Offshore wind (assemblage, installatie & service en operations & maintenance)
- Biomassa.

De inzet op samenwerking en ruimte resulteert in werkgelegenheid. Deze is in de rapportage van BUCK 'Strategie Energy Hub – De markt vraagt' ingeschat op 1.240 tot 2.710 directe arbeidsplaatsen. Het aandeel arbeidsplaatsen op basis van civiel medegebruik van Defensiehaven schat VNO / NCW in op 800.

## Wens bedrijfsleven

Het bedrijfsleven heeft nu behoefte aan een 'bidbook' waarin staat welke kades en kavels worden aangeboden, onder welke voorwaarden en tegen welke prijs. Het bedrijfsleven zelf schat de vraag zo hoog in, dat zij bereid is om voor eigen rekening en risico havenuitbreidingen te financieren, aan te leggen en te exploiteren.

# COLOFON

## **Titel**

Rapportage Taskforce 'Civiel medegebruik Defensiehaven Den Helder'

## **Opdrachtgever**

Minister Hillen, ministerie van Defensie. Minister Spies, ministerie van Binnenlandse zaken. Opdracht van de Taskforce leden aan zichzelf:

- Ministerie van Defensie. Bert Kwast, Plaatsvervangend directeur DRMV.
- RVOB. Stef Fleischeuer, Projectdirecteur RVOB.
- Koninklijke Marine. Kees Boelema Robertus, Commandeur CZSK.
- Provincie Noord-Holland. Elisabeth Post, Gedeputeerde Havens & Infra
- Gemeente Den Helder. Koen Schuiling, Burgemeester.
- Gemeente Den Helder. Kees Visser, Wethouder.
- Gemeente Den Helder. Martin Bosch, kwartiermaker havenbedrijf.
- VNO/NCW. Guido de Wit, Voorzitter VNO/NCW Noordwest-Holland
- VNO / NCW. Arthur Hulsebos, Bestuurslid VNO-NCW Noordwest-Holland
- Havenbedrijf Rotterdam. Jaap Jelle Feenstra, Hoofd PA.
- Onafhankelijk voorzitter Taskforce. Ivo Weekenborg. In opdracht van ministerie Binnenlandse Zaken en ministerie van Defensie.
- Secretaris TF en onafhankelijk voorzitter Programmteam. Oscar Zwiers. In opdracht van de Taskforce.

## **Status en kenmerk**

Definitief. U12027

## **Datum**

29 Maart 2012