

To: [5.1.2e] 5.1.2e [5.1.2e]@noord-holland.nl; [5.1.2e] 5.1.2e [5.1.2e]@noord-holland.nl; [5.1.2e]
[5.1.2e]@denhelder.nl
From: [5.1.2e] e
Sent: Thur 10/15/2020 9:13:55 AM
Subject: Bereikbaarheid en Maritiem Cluster
Received: Thur 10/15/2020 9:14:03 AM
[20201005 SWNL0266841 def.pdf](#)

Besten, hier het definitieve rapport van Sweco tbv het opstellen van een RIB. Ik neem ook graag kennis van de scenario's in het maritiem cluster. Kan iemand mij deze toesturen?

[5.1.2e]

To: 5.1.2e 5.1.2e [5.1.2e @outlook.com]; 5.1.2e 5.1.2e [5.1.2e @noord-holland.nl]
From: 5.1.2e (5.1.2e)
Sent: Wed 9/23/2020 2:42:09 PM
Subject: Bestuurlijke agenda
Received: Wed 9/23/2020 2:42:31 PM
[09-10-2020 Agenda Bestuurlijk Overleg de Kop Werkt versie 3.docx](#)

Hoi 5.1.2e en 5.1.2e ,

Hierbij de bijgewerkte versie van de agenda.

De vraag over het aantal instappers bij de lightrail is 5.1.2e aan het uitzoeken.

Kom ik morgen op terug.

Groet,

5.1.2e

Met vriendelijke groeten,

5.1.2e

The logo for Movares, featuring the word "Movares" in a bold, blue, sans-serif font. Above the letters "o" and "v" are two curved lines, one orange and one red, suggesting a stylized 'M' or a bridge.

adviseurs & ingenieurs

Movares Nederland B.V.

Tel 06 5.1.2e

5.1.2e [@movares.nl](mailto:5.1.2e@movares.nl)

To: [5.1.2e] [5.1.2e]@movares.nl]
Cc: [5.1.2e] [5.1.2e] [5.1.2e]@outlook.com]
From: [5.1.2e] [5.1.2e]
Sent: Fri 10/23/2020 8:56:36 AM
Subject: Bijlage 1 Verslag Bestuurlijk Trio 18 oktober 2019 (002)
Received: Fri 10/23/2020 8:56:00 AM
[Bijlage 1 Verslag Bestuurlijk Trio 18 oktober 2019 \(002\).docx](#)

Hoi [5.1.2e],

Hierbij. Alles zo'n beetje doorgevoerd en wat kleine aanpassingen.

Ben benieuwd of Schagen 8 deelauto's gaat aanbieden, maar dat horen we wel;)

Groet,

[5.1.2e]

Bereikbaarheid

Concept verslag Bestuurlijk Trio De Kop Werkt! Bereikbaarheid

Datum: 18 oktober 2019

Tijd: 11:00 uur – 13:00 uur

Plaats: Commissiekamer 2, Dreef 3, Haarlem

Aanwezig:

- Bestuurlijk: A Tekin (Provincie Noord-Holland), H Heddes (gemeente Schagen), H. Keur (gemeente Den Helder), T. Meskers (Gemeente Hollands Kroon), H. Huisman (Gemeente Texel), M. Nauta (Rijkswaterstaat).
- Ambtelijk: 5.1.2e programmamanager bereikbaarheid De Kop Werkt!, 5.1.2e (provincie Noord-Holland), 5.1.2e projectsecretaris/notulist.

1. Opening, mededelingen en vaststelling van de agenda

De vergadering wordt geopend door de heer Heddes. De heer Tekin geeft aan dat het volgende bestuurlijk overleg kan plaatsvinden in Schagen, of ergens in de buurt van een actueel project. Daarna wordt een voorstelronde gedaan.

2. verslag bestuurlijk Trio 8 april 2019

Opmerkingen:

Mevrouw Keur: Verslag 8 april 2019, agenda punt 3.8 Stolperbasculebrug, Den Helder ziet hier geen toekomst in, en wil niet financieel bijdragen. Wordt aangepast in verslag.

3. Stand van zaken onderzoeken en voorstel

Verbinding A7-N99

De heer Meskers: Er is sprake van draagvlak voor dit plan vanuit de Kop van Noord-Holland. In deze toelichting blijft echter onbelicht dat deze verbinding 2 neveneffecten heeft: De verkeersdrukte Westerland en de sluiproute Oostpolder langs de Molenweg worden beide teruggebracht. Beide moeten als maatschappelijk effect meegenomen worden. Dit plan zorgt er tevens voor dat de route naar de afsluitdijk wordt verlengd, wat ook meegenomen moet worden.

Mevrouw Nauta: Rijkswaterstaat is voor het starten van het onderzoek, waarbij de afwaardering van de N99 meegenomen moet worden in het onderzoek, en niet als voorwaarde moet worden gezien.

Mevrouw Keur: Het ambitiedocument 2.0 De Kop Werkt! wordt momenteel opgesteld. Hierin komt ook een tijdspad naar voren. Naar de omgeving moet wel duidelijk gecommuniceerd worden dat

de verbinding A7-N99 ons voorkeursalternatief is, en dat we die verder gaan onderzoeken. Misschien kan het Rijk ook nog een rol gaan spelen, door de sterke ontwikkelingen van de Marine in Den Helder.

Het tijdpad van dit plan is 2050, waarbij nu nagedacht moet worden over de toekomst, de omgeving en de financiering. Hierbij moeten ook de plannen rondom de Marine meegenomen worden. Verkeersonveiligheid van de N9 speelt tevens een rol. In verschillende organisatieverbanden worden onderzoeken uitgevoerd naar verkeersveiligheid. Voor nu wordt verkeersveiligheid niet meegenomen in de Kop Werkt! maar de resultaten uit de onderzoeken kunnen wel worden meegenomen.

Besluit: De analyse over voor- en nadelen verbinding A7-N99 kan opgesteld worden.

N250 (Kooypunt-IESO-Haven)

Mevrouw Keur: Duurzaamheid is belangrijk. In hoeverre dragen de eerder onderzochte oplossingsrichtingen bij aan een duurzame oplossing? Het manifest N250 is ook meegenomen als kansrijke oplossing (ongelijkvloerse kruising) terwijl er een versmalling van de vaarweg voor nodig is. Het is nu al te smal voor passerende vrachtschepen.

De 5.1.2e : De gevolgen hiervan moeten nog onderzocht worden en getoetst aan de richtlijnen voor vaarwegverkeer. De relatie tussen Marine en binnenstad zal hier ook in meegenomen worden.

Mevrouw Keur: Aanvankelijk hebben we gezegd niet voor het Manifest te gaan, omdat dit te eenzijdig was gericht op de ongelijkvloerse kruising die met betrekking tot inpassing veel betekent voor de omgeving. Blijkt dat dit in de nieuwe variant mee valt, dan kunnen we deze variant meenemen als kansrijke oplossingsrichting. Het moet wel een duurzame oplossing worden, zeker gezien de locatie dicht bij woningen.

Mevrouw Keur geeft aan de afspraak van de heer Tekin met de HSV van 11 oktober erg ongelukkig te hebben gevonden. Zij wilde eerst zelf hierover contact hebben met de heer Tekin. De heer Tekin geeft aan wel het hier mee eens te zijn, maar is wel blij dat hij nu weet met welke partijen hij te maken heeft in Den Helder.

Mevrouw Huisman: Een ticketsysteem voor TESO is voor gemeente Texel en TESO geen oplossing. Voor de inwoners van Texel is dit niet praktisch, en toeristen moeten alsnog op tijd de boot halen, en zullen in de file staan. Het probleem bevindt zich niet richting Texel, maar juist vanaf Texel, bij aankomst in Den Helder. De richting naar Texel staat sporadisch vast. Vaker staat het vast door laden en lossen op de N250. Wat wel een mogelijke oplossing is, is een ongelijkvloerse kruising in de route van en naar Texel, beter OV op Texel zodat minder mensen met de auto komen, parkeergelegenheid in Den Helder.

Het ticketsysteem voor TESO moet niet meegenomen worden als mogelijke oplossingsrichting. Eerst moet beter onderbouwd worden dat dit een oplossingsrichting is, en voor- en nadelen beschrijven. Er is een zorg over P&R en fietsen naar de TESO. Dit heeft grote gevolgen voor Texelaren. Het moet geen doseerfuik worden. In de communicatie moet duidelijk worden dat dit om 'weekend bezoekers' gaat, niet voor alle Texelaren een verbod op auto gebruik.

Mevrouw Keur: De TESO moet niet kijken naar de capaciteit van de boot, maar naar de capaciteit van de N250. Dit moet cijfermatig onderbouwd gaan worden. Hier moet onderzoek naar gedaan worden.

Er wordt overlegd met RWS over parkeren op RWS gronden naast de TESO haven. Hiermee blijft het verkeer alleen wel helemaal door Den Helder rijden. Invoeren van betaald parkeren is in deze coalitie periode van de gemeente geen optie. Beperkt parkeren is wel een mogelijkheid.

Besluit:

- *Nadere uitwerking van de Ravelijnbrug waarbij verkend wordt wat de affecten zijn van het verplaatsen van de Moormanbrug.*
- *Nadere uitwerking van de ongelijkvloerse kruising Havenweg;*
- *Overwegen om dynamisch verkeersmanagement op korte termijn te implementeren;*
- *Mogelijkheden verkennen van een reserveringssysteem TESO;*
- *Overwegen om beperkt parkeren in te voeren en/of P&R terrein de Kooij te realiseren.*

Alle bovengenoemde voorstellen worden verder uitgewerkt waarbij duidelijk de voor- en nadelen van een ticketsysteem in beeld worden gebracht. Betaald parkeren wordt niet meegenomen, maar beperkt parkeren wel.

N245 Alkmaar-Schagen

Geen aanvullingen

Fietsnetwerk;

De heer Meskers: Graag meer aandacht gevraagd voor de integraliteit. Er is een dijkversterkingsproject bezig van Den Helder naar Den Oever. Daar is gesproken over een fietspad aan de buitenkant van de dijk, maar wordt afgeraden vanuit het natuur oogpunt (Natura2000).

De 5.1.2e : Er is een gesprek gaande met de trekkers van dit project, om te kijken hoe we deze projecten kunnen combineren.

De heer Tekin: Soms ontstaat er onduidelijkheid door de verschillende termen die door elkaar gebruikt worden (doortrap route/ doorfiets route/ snelfiets route).

Alle gemeentes aan tafel hebben hoge verwachtingen van dit project omdat het ook grote invloed kan hebben op woon-werk verkeer.

Besluit: De drie routes worden uitwerkt naar schetsontwerp met kostenraming, zodat keuzes gemaakt kunnen worden over eventuele uitvoering en/of fasering daarvan. Ingeschatte onderzoekskosten € 200.000,--.

Mobipunten;

Eerst wordt kort toegelicht wat een mobipunt precies is.

De heer Meskers: Er moet een harde deadline komen, wanneer het eerste mobipunt wordt opgeleverd. We willen een netwerk opbouwen, maar moeten ook een signaal afgeven dat er ergens aan gewerkt wordt.

Het aanbieden van dienstauto's door gemeentes aan mobipunten wordt al opgepakt. Schagen biedt 8 elektrische auto's aan in de weekenden, en Den Helder stelt naar verwachting ten minste 1 dienstauto beschikbaar.

Besluit: Bevestiging van de afspraak om €400.000 te reserveren voor de ontwikkeling en realisatie van mobipunten in het 4^e kwartaal 2019 en het 1^e kwartaal 2020.

1 maart 2020 moet er in ieder geval 1 mobipunt geopend worden.

Oost West Stolpen Medemblik

Korte aanvulling op de agenda tekst is besproken. Er wordt, in overleg met de provincie, gepraat over hoe de aansluiting met Agriport verbeterd kan worden. Hiervoor worden de kosten, en mogelijke verdeelsleutel hiervan, in beeld gebracht. De Kop Werkt! wordt bij deze overleggen betrokken/op de hoogte gehouden.

Besluit:

- het verbeteren van de verkeersveiligheid van de Groetweg en de N248 door de gemeente Hollands Kroon in te brengen bij de provincie als risicolocatie bij de regionale verkeersveiligheidsbijeenkomsten die de provincie organiseert in de regio;*
- de onderzoeken t.b.v. de N77 te betrekken bij het verbeteren van de oost-west verbinding;*
- te overwegen om vanuit het programma DKW extra bij te dragen aan de aanpassing van de kruising van de N239 met Agriport A7 om de Oost-West Verbinding te verbeteren.*

Spoor Alkmaar - Den Helder;

De heer Tekin: Er is veel aandacht voor Amsterdam, als het gaat om treinverkeer. Maar alles boven het Noordzee kanaal wordt vaak vergeten. Hiervoor is een brief verstuurd om bestuurlijke afspraken te maken over de dienstregeling. NS is tevens aan het kijken hoe ze om moeten gaan met de volle treinen die richting Amsterdam gaan, terwijl deze leeg weer terugkeren naar Den Helder. Hier moeten ook gesprekken met de regio gevoerd gaan worden, want NS moet naar een ander business model.

Mevrouw Keur: Gekeken naar het OV toekomstbeeld, heeft het gebied boven Alkmaar weinig prioriteit. Wordt in dit OV toekomstbeeld ook gekeken naar autonome ontwikkelingen in de omgeving, bijvoorbeeld de extra arbeidsplekken in Den Helder? Voor zover bekend heeft NS geen overleg met andere ministeries om externe ontwikkelingen mee te nemen. Dit comité zou samen moeten aantonen om hard te maken welke ontwikkelingen er zijn, om zo een sterkere positie in te nemen in het OV toekomstbeeld.

De heer Tekin: Zouden jullie mij kunnen voeden met informatie over vastgelegde ontwikkelingen? Dan kunnen wij het gesprek gaan voeren over het OV toekomstbeeld.

De heer Meskers: Light rail is een geweldig alternatief, maar niet als prioriteit. Het is een alternatief voor de volgende fase. Indien het traject Alkmaar - Den Helder niet meer interessant is voor NS, dan wordt lightrail een interessant alternatief. Maar we willen NS niet het beeld geven

dat ze zomaar kunnen stoppen met het traject. De vervoerwaarde analyse kan wel uitgevoerd worden. Dit geeft namelijk lobby waarde mee aan NS.

De strategie luidt: Huidige niveau behouden en versterken, en dan pas kijken of we kunnen uitbreiden.

Besluit:

- *Verdere uitwerking spoorinfra en nieuwe stations: een schetsontwerp nieuwe stations incl. de inpassing in de omgeving en aanhaken aan het wegennet incl. SSK raming → Dit voorstel wordt nu geparkeerd en volgend bestuurlijk overleg nogmaals bekeken.*
- *Vervoerwaarde analyse kan opgesteld worden;*
- *Effecten op ruimtelijke ordening onderzoeken; Deze actie volgt indien voorstel 1 wordt opgepakt.*
- *In overleg gaan met Alkmaar en Hoorn over het spoorgebruik;*

Vaste Oeververbinding Burgervlotbrug

Zojuist besloten wel in te zetten op de fietsverbinding, en de lightrail op dit moment niet verder uit te detailleren werken. Als de Burgervlotbrug ook niet verder wordt uitgewerkt, wat wordt er met dit budget gedaan. Dit is aan de regio, aan Schagen.

De heer 5.1.2e: Mogelijk komen er uit het onderzoek van de N245 nog zaken waar geld voor nodig is.

Besluit: Het voorstel is om de resterende middelen in te zetten voor verder onderzoek naar verbetering van de N245 om het spoor geschikt te maken voor een lightrail en het verder ontwikkelen en realiseren van het fietsnetwerk als uitwerking van het provinciaal fietsbeleid. Een toelichting hierop wordt gegeven door wethouder 5.1.2e Heddes van de gemeente Schagen. → Het uitwerken van het fietsnetwerk wordt opgepakt. Het verder uitwerken van lightrail wordt nu niet opgepakt, maar wel een vervoerswaarde analyse.

Stolperbasculebrug

Keus voor enkele brug blijft staan conform brief provincie.

Visie bereikbaarheid tbv ambitiedocument 2.0 zie bijlage

Hier is gisteren over gepraat met de bestuurders van de gemeentes binnen de Kop Werkt!

Deze sessie was bedoeld om de visie verder af te ronden. Landschapsarchitect 5.1.2e hield tijdens deze sessie een betoog. Hierdoor ontstond de behoefte om opnieuw te filteren wat we eigenlijk willen, en een regionaal beeld te vormen. Hierdoor is het proces opnieuw doorlopen en moeten de bestuurders binnenkort nogmaals samenkomen om knopen door te hakken.

Besluit: De bereikbaarheidsvisie gebruiken als input voor het op te stellen ambitiedocument 2.0. De bereikbaarheidsvisie gebruiken als input voor andere overleggen zoals Holland Boven Amsterdam. Beide afspraken blijven staan. De bereikbaarheidsvisie vwb Lightrail aanpassen.

4. Financiën

De 5.1.2e : Voor 2019 en 2020 is er al een aantal onderzoeken opgetuigd. Oorspronkelijk waren er in 2016 vijf projecten. Er is geprobeerd de huidige projecten hieronder te verdelen. Dit levert geen duidelijk beeld richting de raden.

De 5.1.2e zal in beeld brengen hoe de gelden opnieuw verdeeld kunnen de “nieuwe “ projecten. Hierin zullen de bestuurlijke besluiten van vandaag worden meegenomen. Ook moet gesproken worden over hoe om te gaan met projecten die tot langer dan 2020 doorlopen.

5. Rondvraag

De heer Meskers stelt voor een activiteit te organiseren waarin de laatste stand van zaken gecommuniceerd wordt richting omgeving (raadsleden, ondernemers, bewoners). Dit zou kunnen naar aanleiding van het op te leveren ambitiedocument 2.0.

Besluit: Er wordt gezocht naar een natuurlijk moment waarop deze activiteit kan plaatsvinden. In het volgende bestuurlijk trio zal hiervoor een voorstel worden gedaan??

6. Nieuwe datum

Over een half jaar, op locatie in combinatie met iets laten zien.

To: [5.1.2e] [5.1.2e] ([5.1.2e]@noord-holland.nl)
From: [5.1.2e]
Sent: Fri 10/23/2020 9:53:30 AM
Subject: communicatie maritiem en bereikbaar vs [5.1.2e]
Received: Fri 10/23/2020 9:53:32 AM
[communicatie maritiem en bereikbaar vs \[5.1.2e\].docx](#)

Bereikbaarheid en ontwikkeling maritiem cluster

Bereikbaarheid en de ontwikkeling van het maritiem cluster zijn twee belangrijke dossiers die nauw met elkaar zijn verbonden. Van een goede bereikbaarheid van de Kop van Noord-Holland en een goede doorstroming van het verkeer door Den Helder richting de TESO-haven, profiteren meerdere partijen. Zo heeft het een positieve invloed op de bedrijfsvoering van de Koninklijke Marine, het havenbedrijfsleven en de Helderse binnenstad. Daarbij is een goede bereikbaarheid ook van belang voor het aantrekken van werknemers binnen het maritiem cluster.

Om het maritiem cluster te versterken en bereikbaarheid te verbeteren, worden verschillende strategieën ingezet:

- Investering in iVRI's (intelligente verkeersregelininstallatie)
- Onderzoek N250
- Maritiem Cluster Kop van Noord-Holland
- Havenprojecten en bereikbaarheidsonderzoek De Kop Werkt!

Investering in intelligente verkeersregelininstallaties

Dit najaar is gestart met de aanleg van intelligente verkeersregelininstallaties (iVRI's) op de N250. De komst van de nieuwe verkeerslichten is onderdeel van de oplossingen om op korte termijn de verkeersdruk op de weg beter te regelen. iVRI's kunnen verkeer herkennen en er in de toekomst ook mee communiceren. Ze houden rekening met de drukte en kunnen voorrang verlenen aan bijvoorbeeld vrachtwagens of grote groepen fietsers. De iVRI's worden ook aangesloten op de verkeerscentrale van de provincie Noord-Holland in Hoofddorp. Hierdoor wordt de doorstroming op de N250 verbeterd.

Onderzoek N250

Recent is vanuit het investeringsprogramma De Kop Werkt! onderzoek gedaan naar *maatregelen bereikbaarheid N250 Den Helder* voor de middellange en lange termijn. Dit is een vervolg op een studie uit 2019 over middellange termijnoplossingen. De resultaten uit dit onderzoek zijn nu verder verdiept. Daarnaast loopt een onderzoek dat draait om het bepalen van de ruimtelijk strategische ontwikkelrichting van de haven op de lange termijn.

Maritiem cluster

Toekomst van de haven en bereikbaarheid grijpen kortom in elkaar. Hoe – op proces en inhoud – lichten we hieronder toe.

De gemeente Den Helder werkt samen met de provincie Noord-Holland en de Koninklijke Marine aan de ontwikkeling van het maritiem cluster. Twee ontwerpbureaus hebben ieder een ruimtelijk strategische verkenning uitgevoerd die zes scenario's opleverden [\[link\]](#).

De scenario's leveren op twee manieren input voor de discussie over de havenontwikkeling. Aan de ene kant verbeelden ze hoe de haven er in de toekomst uit kan zien. Het is belangrijk dat alle betrokken overheden het met elkaar eens zijn over deze 'stip op de horizon van 2050'. Daarom praten de drie overheden met andere overheden en belanghebbenden. Door deze dialoog te voeren is er een aanpassing mogelijk in het voorstel voor een ambitie op de lange termijn en de doelstellingen die de gemeente, provincie en Koninklijke Marine in discussie brengen. Alle input moet in 2021 leiden tot een Bestuursakkoord tussen overheden, waarin zij de commitment en de intentie om er samen voor te gaan vastleggen.

De scenario's laten ook al zien dat de gebiedsontwikkeling in het gebied Nieuwe Diep en directe omgeving direct opgepakt kan worden. Opgaves rond havenontwikkeling, bereikbaarheid en klimaatbestendigheid komen hier samen. Het schetsontwerp met maatregelen dat samen met andere overheden en belanghebbenden gemaakt wordt, komt terecht in de omgevingsvisie, evenals het langetermijnperspectief voor 2050.

Rijk, gemeente, provincie en private partijen werken daarnaast de komende jaren aan tal van projecten die innovatie en werkgelegenheid bevorderen. Hiermee dragen ze bij aan het versterken van de brede welvaart in de Kop. Dit is vastgelegd in de Regio Deal Maritiem Cluster Kop van Noord-Holland. U ontving hierover eerder al uitgebreide informatie.

De Kop Werkt!

Havens

Binnen de bestuursopdracht Havens wordt in het laatste jaar van De Kop Werkt! verder ingezet op de volgende projecten: het beter in de markt zetten van de bedrijfsterreinen in het havengebied en

maatregelen die de inrichting en ontwikkeling optimaliseren van het gebied Nieuwe Diep/Nieuwe Werk. Over de besluitvorming daarover en de projecten, ontvangt u op een ander moment informatie.

Bereikbaarheidsonderzoek

Het onderzoek *maatregelen bereikbaarheid N250 Den Helder* geeft onder andere belangrijke input op het thema bereikbaarheid in het maritiem cluster. Zo valt in het onderzoek te zien dat er winst valt te behalen door de ontsluiting van het marineterrain aan te passen via de "Ravelijnbrug" en de verplaatste Moormanbrug. Op die manier wordt het doelverkeer gescheiden: het verkeer naar Texel en de binnenstad versus het verkeer naar het KM-terrein zit elkaar zo niet meer in de weg. Daarmee neemt de drukte op de verschillende routes binnen de gemeente af. In het hierboven geschetste proces in het maritiem cluster, komt deze oplossing voor bereikbaarheid samen met de thema's civiele en militaire havenontwikkeling en klimaatbestendigheid.

Het onderzoek leverde ook andere inzichten op. De ongelijkvloerse kruising ter hoogte van de Van Kinsbergenbrug blijkt in verdiepend onderzoek geen tijdswinst op te leveren. De kruising zou wel grote ruimtelijke consequenties hebben. Daarnaast leidt een dynamisch verkeerssysteem dat verkeer met andere routes door de stad leidt, tot te veel knelpunten in de stad. De toepassing van intelligente verkeersregelininstallaties biedt wel perspectief op een betere doorstroming op de middellange termijn. Zo'n systeem wordt nu al geïnstalleerd, maar het duurt ongeveer een jaar voordat het systeem de meest optimale afstemming van verkeerslichten heeft gevonden. Het is een zogenaamd lerend systeem. De winst wordt momenteel al gevonden in het feit dat alle verkeerslichten op de N250 zijn aangesloten bij één centrale, zodat afstemming kan plaatsvinden.

In het kader voor de doorstroming van de N250 heeft de gemeente Den Helder ook nog laten onderzoeken of een reserveringssysteem voor de TESO kan helpen de doorstroming te verbeteren. Dat lijkt niet zo te zijn. Specifiek voor de TESO is daarbij nog gekeken naar de mogelijkheden van parkeren buiten de stad en vervoer per bijvoorbeeld shuttlebus richting de veerboot. Nader onderzoek is toch nog nodig om de effecten en mogelijkheden scherp te krijgen.

Al deze conclusies uit het bereikbaarheidsonderzoek worden meegenomen in de gebiedsontwikkeling voor het Nieuwe Diep, én in de discussie over de haven van de toekomst.

Zo komen de dossiers bereikbaarheid en ontwikkeling van het maritiem cluster bij elkaar.

To: 5.1.2e [5.1.2e [5.1.2e @denhelder.nl]; 5.1.2e [5.1.2e [5.1.2e @noord-holland.nl]; 5.1.2e [5.1.2e [5.1.2e @noord-holland.nl]; 5.1.2e [5.1.2e [5.1.2e @outlook.com]; 5.1.2e [5.1.2e [5.1.2e @outlook.com]
Cc: 5.1.2e [5.1.2e [5.1.2e @denhelder.nl]
From: 5.1.2e
Sent: Tue 10/20/2020 2:37:46 PM
Subject: communicatielijb bereikbaarheid en maritiem cluster
Received: Tue 10/20/2020 2:37:53 PM
[communicatie maritiem en bereikbaar.docx](#)

Beste allen,

Bijgevoegd de communicatielijb uitgeschreven. Ik heb dat met geen van jullie kunnen delen en heb ook de adressen niet van communicatieadviseurs aan provinciezijde.

We spraken over het benutten van deze lijn voor:

Bestuurlijk overleg donderdag maritiem cluster: 5.1.2e pakt dat van hieruit op

Voorbereiding bestuurlijk trio bereikbaarheid 30/10: 5.1.2e en 5.1.2e in de leiding

Raadsinformatiebrief gemeente: 5.1.2e ism 5.1.2e streefdatum 3 november college.

Ambtelijk onderwerp van gesprek in eerstkomende werkgroep Bereikbaarheid en cockpits van 22/10 en 4/11.

Vanuit NHN overleg begreep ik dat de studie op dat niveau van TwynstraGudde eerst met oplegnotitie naar bestuurlijk overleg gaat en bredere scope krijgt. Laat ik hier graag buiten.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e

telefoon : 5.1.2e

e-mail : 5.1.2e @denhelder.nl

bezoekadres : Verkeerstorenweg 3, Den Helder

postadres : Postbus 36, 1780 AA Den Helder

www : <https://www.denhelder.nl>

twitter : @Gem_DenHelder

facebook : [gemeentedenhelder](#)

Deze e-mail is uitsluitend bestemd voor de beoogde geadresseerde. Mocht u dit bericht bij vergissing hebben ontvangen, wilt u mij dit dan meteen laten weten en het bericht (inclusief eventueel meegezonden bijlagen) uit uw postbus verwijderen? Stuur in dat geval de tekst van het bericht ook niet door.

In de regio Kop van Noord-Holland zijn de ontwikkeling van het maritiem cluster en bereikbaar twee dossiers die nauw met elkaar samenhangen. De goede bereikbaarheid op regionaal niveau en een goede doorstroming van het verkeer door Den Helder richting de TESO-haven maken zorgen ervoor dat de Koninklijke Marine en het havenbedrijfsleven dit minder als knelpunt in hun bedrijfsvoering ervaren. Om in de arbeidsmarkt voldoende aantrekkelijk te kunnen zijn, is bereikbaarheid ook een factor. In de groeiende vraag naar werknemers in het maritiem cluster kan beter worden voorzien als voor mogelijke werknemers de reistijd en route niet als belastend worden ervaren. Om hierin te voorzien wordt ingezet op diverse strategieën.

Op de **korte termijn** wordt gewerkt aan uitvoeringsmaatregelen in de bereikbaarheid gericht op een betere afstelling van de verkeersregelininstallaties en... Met de in juli 2020 gesloten RegioDeal Maritiem cluster Kop van Noord-Holland werken publieke en private partijen in de periode 2020 – 2024 aan tal van projecten die bijdragen aan het versterken van de brede welvaart en die innovatie en werkgelegenheid bevorderen. U ontving hierover eerder al uitgebreide informatie.

In het laatste jaar van het investeringsprogramma De Kop Werkt! wordt ingezet op projecten als het beter in de markt zetten van de bedrijfsterreinen in het havengebied en maatregelen die de inrichting en ontwikkeling van het gebied Nieuwe Diep/Nieuwe Werk te optimaliseren. Over de besluitvorming daarover en de projecten ontvangt u op een ander moment informatie.

Korte termijn is ook de inzet op onderzoek en afweging van maatregelen die effect zullen hebben op de middellange of langere termijn. Een dergelijk onderzoek is die naar *maatregelen bereikbaarheid N250 Den Helder* dat verdieping geeft in de resultaten van het in 2019 uitgevoerde onderzoek naar middellange termijn oplossingen. Een ander onderzoek is gericht op de lange termijn. Het betreft het bepalen van de ruimtelijk strategische ontwikkelrichting van de haven op de langere termijn. Op beide routes die op elkaar aansluiten in proces en inhoud gaan we in hieronder nader in.

Maritiem cluster

De gemeente Den Helder werkt samen met de provincie Noord-Holland en de Koninklijke Marine aan de ontwikkeling van het maritiem cluster. Twee ontwerp bureaus hebben ieder een ruimtelijk strategische verkenning uitgevoerd die zes scenario's opleverden [\[link\]](#). Uit de scenario's blijkt dat een gebiedsontwikkeling in het gebied Nieuwe Diep en directe omgeving de grootste kans biedt om een ontwikkeling op gang te brengen omdat hier de thema's havenontwikkeling, bereikbaarheid en klimaatbestendigheid samenkomen. We starten daarom met het bouwen aan een ontwikkelrichting voor dit gebied: een schetsontwerp met voorstellen voor maatregelen. De vastgestelde ontwikkelrichting wordt vertaald in de omgevingsvisie, waarin het lange termijn perspectief voor de gehele haven met horizon 2050 wordt neergelegd.

De stap die we nu eerst nemen is dat we de ambitie en de hoofd- en subdoelstellingen voor het Maritiem Cluster van de drie overheden beschrijven, naast de uitgangspunten waar een goede oplossing aan moet voldoen. Dit document is dan de basis voor het gesprek met andere overheden en stakeholders om het draagvlak te verbreden. Dit kan leiden tot aanvulling of aanscherping van het document. Alle input moet leiden tot in 2021 te sluiten Bestuursakkoord tussen overheden, waarin het commitment en de intentie om er samen voor te gaan, wordt vastgelegd.

Bereikbaarheidsonderzoek

Het onderzoek *maatregelen bereikbaarheid N250 Den Helder* is belangrijke input op het thema bereikbaarheid in het maritiem cluster. Het laat zien dat met een aanpassing van de ontsluiting van het KM terrein via een "Ravelijnbrug" en een verplaatste Moormanbrug winst is te halen. Het doelverkeer wordt gesplitst : het verkeer naar Texel en het verkeer naar het KM-terrein zit elkaar niet meer in de weg. De drukte op de verschillende routes binnen de gemeente nemen daarmee af. In het hierboven geschetste proces in het maritiem cluster wordt deze oplossing voor bereikbaarheid geconfronteerd met de thema's civiele en militaire havenontwikkeling en klimaatbestendigheid.

Het onderzoek leverde ook andere inzichten op. Waar een ongelijkvloerse kruising ter hoogte van de Van Kinsbergenbrug een oplossing leek, blijkt uit dit verdiepend onderzoek dat het in scheiding van verkeersstromen geen winst zou opleveren. Daarnaast blijkt dat een dynamisch verkeerssysteem dat verkeer met andere routes door de stad leidt, tot veel knelpunten in de stad zou leiden. De toepassing van intelligente verkeersregelininstallaties zal wel perspectief bieden op een betere doorstroming op de middellange termijn. De plaatsing van een dergelijk systeem hoeft niet lang te

duren, maar meerjarige datastromen zijn nodig vanuit die installaties om de regelingen daarop goed te kunnen laten aanpassen (een lerend systeem).

Specifiek voor de TESO is nog gekeken naar de mogelijkheden van parkeren buiten de stad en vervoer per bijvoorbeeld shuttlebus. Nader onderzoek is toch nog nodig om de effecten en mogelijkheden scherp te krijgen.

De gemeente Den Helder heeft daarnaast onderzoek laten doen naar de toepassing van een reserveringssysteem voor de TESO. De digitale infrastructuur die dat vraagt, is kostbaar en vermindert niet de intensiteit van verkeer op de toegangswegen.

To: [5.1.2e] @mindef.nl [5.1.2e] @mindef.nl; [5.1.2e] [5.1.2e] [5.1.2e] @noord-holland.nl]
From: [5.1.2e] [5.1.2e]
Sent: Wed 8/7/2024 2:58:28 PM
Subject: concept PVA
Received: Wed 8/7/2024 2:58:37 PM
[Concept Plan van Aanpak Ravelijn.docx](#)

Heren,
Bijgaand.
Met vriendelijke groet,

[5.1.2e] [5.1.2e]
Provincie Noord-Holland

[5.1.2e] [5.1.2e]
T (06) [5.1.2e]

Houtplein 33 2012 DE Haarlem



NOTE VOOR EXTERNE BEZOEKER.

U kunt (op eigen kosten) gebruik maken van de parkeergarage Houtplein P2 onder het provinciekantoor.

*Indien u gebruik maakt van een navigatiesysteem kunt u hiervoor het beste de volgende adresgegevens invoeren:
Wagenmakerslaan 1, 2012 DJ, Haarlem.*

To: [5.1.2e] [5.1.2e]@sweco.nl
Cc: [5.1.2e] [5.1.2e] [5.1.2e]@outlook.com
From: [5.1.2e] [5.1.2e]
Sent: Thur 6/18/2020 9:49:12 AM
Subject: Concept versie rapportage effectanalyse maatregelen N250 Den Helder.pdf
Received: Thur 6/18/2020 9:49:00 AM
[Concept versie rapportage effectanalyse maatregelen N250 Den Helder.pdf](#)

Hoi [5.1.2e],

Dank voor het concept. Hierbij mijn opmerkingen op het rapport (zie bijlage).

Ik ben akkoord met de maatregelen pakketten.

[5.1.2e] in de cc voor het geval hij wil aanvullen op mijn versie😊.

Groet,

[5.1.2e]

To: 5.1.2e 5.1.2e [5.1.2e @noord-holland.nl]
From: 5.1.2e 5.1.2e
Sent: Tue 7/23/2024 12:03:52 PM
Subject: concept
Received: Tue 7/23/2024 12:04:00 PM
[Concept Plan van Aanpak Ravelijnbrug.docx](#)

Daar is ie

Met vriendelijke groet,

5.1.2e 5.1.2e

Provincie Noord-Holland

5.1.2e 5.1.2e

T (06) 5.1.2e

Houtplein 33 2012 DE Haarlem



**Provincie
Noord-Holland**

NOTE VOOR EXTERNE BEZOEKER.

U kunt (op eigen kosten) gebruik maken van de parkeergarage Houtplein P2 onder het provinciekantoor.

Indien u gebruik maakt van een navigatiesysteem kunt u hiervoor het beste de volgende adresgegevens invoeren:

Wagenmakerslaan 1, 2012 DJ, Haarlem.

To: [5.1.2e] 5.1.2e [5.1.2e] @noord-holland.nl]; [5.1.2e] 5.1.2e [5.1.2e] @noord-holland.nl]
From: 5.1.2e @mindef.nl
Sent: Thur 8/8/2024 2:18:01 PM
Subject: CORRECTE VERSIE: Memo keuzes beheer Ravelijn NDNW en N250
Received: Thur 8/8/2024 2:19:04 PM
[Memo keuzes beheer Ravelijn NDNW en N250 080824.docx](#)

Kleine omissie; svp vorige versie weggooien en deze gebruiken 😊

Van: [5.1.2e] [5.1.2e] CZSK/PCZSK/Proj Coord
Verzonden: donderdag 8 augustus 2024 16:02
Aan: [5.1.2e] [5.1.2e] [1.2e] [5.1.2e]
Onderwerp: Memo keuzes beheer Ravelijn NDNW en N250

Heren,

Van het een kwam het ander. Ben mij er in gaan verdiepen en kom tot het gevoegde resultaat.

Aanvulling uiteraard welkom, maar volgens mij is een versie waarmee jullie intern richting [5.1.2e] en [5.1] [5.1.2e] op kunnen.

Zou mooi zijn als komende periode dit met hen wordt afgestemd, zodat begin september dit naar de gemeente kan.

Wat mij betreft alvast een gesprek laten inplannen met daarbij aanwezig:

- Jullie beiden, [5.1.2e 2e], ikzelf;
- Iemand van B&U ([5.1.2e])
- Vanuit gemeente eveneens iemand van Beheer Openbare Ruimte.

Pakken jullie dit op?

Met vriendelijke groet,

[5.1.2e] [5.1.2e] [5.1.2e]

[5.1.2e]

.....
Mobiel: 06 [5.1.2e]

E-mail: [5.1.2e] @mindef.nl

MSTEAMS: [5.1.2e] @mindefnl.onmicrosoft.com



Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

Aan

Interne stuurgroep Maritiem Cluster

Kopie aan

Bijlagen: –

Betreft: verkenning keuzes beheer Ravelijnbrug, NDNW en N250

Memo

Uw contactpersoon

5 5.1.2e

BEL/MOB

Telefoonnummer 5.1.2e

5.1.2e @noord-holland.nl

08 aug 2024

1|4

1. Inleiding

Op dit moment is de N250 een door de Provincie N-H beheerde weg, die de functie vervult van doorgaande weg naar de veerhaven. De N250 is in de (concept) Investeringsstrategie Noord-Hollandse Infrastructuur (2024-2028) aangemerkt als grootste knelpunt op de Noord-Hollandse infrastructuur.

In het Bestuursakkoord Ontwikkeling Maritiem Cluster (OMC) is ten behoeve van verbetering van de leefbaarheid en leefbaarheid opgenomen de ambitie om het verkeer naar en van Den Helder te scheiden door middel van een nieuwe oververbinding over de Koopvaardersbinnenhaven, via de Ravelijnbrug.

Het programma OMC geeft op dit moment gestalte aan de geïntegreerde planuitwerking, waarbij (1) de provincie 'trekker' is van de uitwerking van de Ravelijnbrug, (2) Defensie de Moormanbrug uitwerkt en (3) de gemeente Den Helder de planuitwerking van de herinrichting van het Nieuwe Diep / Nieuwe Werk inclusief integratie van beide bruggen op zich neemt. In deze fase van de planuitwerking rijst de vraag wat keuzes en hun effecten zijn ten aanzien van het toekomstig beheer van het nieuwe tracé NDNW / Ravelijnbrug. Hierbij speelt het (beoogde) gebruik van de nieuwe doorgaande route vs. wel/niet afwaarderen van de N250 een belangrijke rol.

Het is wenselijk op dit punt tijdig tot een (principe) besluit te komen. Deze notitie dient als eerste verkenning als basis voor overleg tussen provincie en de gemeente Den Helder.

Kanttekening: deze notitie beoogt niet de verdeling van de investeringskosten te bepalen; het richt zich op de fase van beheer en instandhouding.

2. Kaders tav wegbeheer

Ten aanzien van het wegbeheer gelden een aantal richtinggevende kaders, o.a.:

- Wet herverdeling wegenbeheer
- Beleid Duurzaam Veilig (o.a. criteria en eisen Gebiedsontsluitingsweg, GOW)

Wegenbeheer. Als hoofdcriterium voor de verdeling van wegen tussen gemeente en provincie geldt dat wegen binnen de bebouwde kom worden beheerd door gemeenten. De overige criteria¹ zijn (voor zover van toepassing):

- a. Kernentheorie. Provincies beheren wegen tussen de belangrijkste kernen. De inwonergrootte is daarbij van doorslaggevend belang waarbij er verschil kan bestaan in de gehanteerde grootte in elke provincie;
- b. Doorgaand verkeer binnen de bebouwde kom. Een weg die op het provinciale wegennet voorkomt binnen de bebouwde kom, moet tenminste voor 50% uit doorgaand verkeer bestaan. In speciale gevallen is het in overleg met de betrokken gemeente mogelijk de weg op het gemeentelijk of waterschapswegennet te plaatsen;
- c. Intensiteit. Een provinciale weg dient minimaal 1500 mvt/etm te verwerken in dunbevolkte gebieden en 2500 in dichtbevolkte gebieden;
- d. Recreatie- en industrietoegangswegen. Provincies mochten zelf beslissen om deze wegen op te nemen in het net;
- e. Parallelwegen en fietspaden. Parallelwegen en fietspaden horen bij het provinciale net als deze duidelijk bij de naastliggende provinciale weg horen en deze geen lokale ontsluitingsfunctie vervullen;
- f. Lengte. Er geldt een minimale lengte van één tot drie kilometer

Duurzaam Veilig. Deze visie is gebaseerd op een aantal leidende principes². Volgens de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) zijn deze vijf principes onderbouwd door wetenschappelijk onderzoek:

- functionaliteit
- homogeniteit
- herkenbaarheid
- vergevingsgezindheid.
- statusonderkenning

Het tracé NDNW en de huidige N250 zijn aan te merken als gebiedsontsluitingswegen. Deze kenmerken zich door scheiding van snel- en langzaamverkeer (parallele fietspaden) en gelijkvloerse kruisingen.

3. Toekomstbeeld/scenario's en effecten

Een belangrijk element voor het toekomstbeeld is het antwoord op de vraag of het nieuwe tracé Ravelijnbrug / NDNW benut gaat worden voor

¹https://www.wegenwiki.nl/Wet_Herverdeling_Wegenbeheer#Provinciale_wegennetten

²https://nl.wikipedia.org/wiki/Wegen_in_Nederland

zowel haven/marineverkeer als het verkeer naar de veerhaven. En in aansluiting daarop: of de huidige N250 alleen bestemd wordt voor 'stadsverkeer' of dat deze weg ook bestemd wordt voor (een deel van het) doorgaande verkeer.

Het is op dit moment nog niet duidelijk wat de beste route is voor het verkeer van en naar Texel. Er zullen meerdere scenario's worden uitgewerkt. Een eerste stap is het uitvoeren van een impactanalyse ten aanzien van de integratie van de beide bruggen op het NDNW. Hierbij worden verkeerskundige en ruimtelijke aspecten in kaart gebracht in relatie tot de verschillende opties.

Echter, de Ravelijnbrug en het NDNW zal in ieder scenario moeten zorgen voor een grote verlichting van de verkeersdruk in Den Helder en daarmee de leefbaarheid van de stad en bereikbaarheid van de haven.

Tegelijkertijd is het daarmee de vraag in hoeverre de functie van de huidige N250 zal veranderen tot 'stadsverkeer' (cf. criteria: tot minder dan 50% doorgaand verkeer; minder dan 2500 mvt/etm). In dat geval rijst de vraag of de N250 – op termijn – qua beheer door de provincie dient te worden overgedragen aan de gemeente.

4. Keuzes en overwegingen

Ten aanzien het toekomstige beheer van de beide wegen zijn grofweg vier varianten denkbaar:

1. **Herverdelen.** Ravelijnbrug met de weg via NDNW wordt de nieuwe provinciale weg en ontsluit haven, Marine en Texel. De bestaande N250 wordt overgedragen aan de gemeente en krijgt als hoofunctie om stadsverkeer af te wikkelen of anderszins een gemeentelijk karakter en functie.
2. **Allebei naar provincie.** De provincie houdt de huidige N250 in beheer en eigendom én neemt ook de route via NDNW in beheer en eigendom over van de gemeente en neemt de Ravelijnbrug in beheer.
3. **Allebei naar gemeente.** De provincie draagt de huidige N250 over aan de gemeente en de gemeente houdt ook de route NDNW in beheer en eigendom, inclusief het beheer van de Ravelijnbrug
4. **Separate afspraak brug.** Beide routes blijven bij de huidige wegbeheerder. Voor het beheer van de Ravelijnbrug wordt een separate afspraak gemaakt.

Naast de hiervoor genoemde criteria aan de hand van de Wet herverdeling wegenbeheer en het Beleid Duurzaam Veilig geldt dat in de aankomende Mobiliteitsvisie uitgegaan wordt van de "1 systeem"

benadering, waarbij de verkeersafwikkeling in Den Helder met Texel als een samenhangend systeem wordt beschouwd.

Het bovenstaande leidt tot onderstaande schema (eerste indicatie; dient ter bespreking).

	Criteria wegebeheer	Duurzaam Veilig	Den Helder & TXL als 1 systeem	Opmerking
1. Herverdelen	+/-	++	+	Bepalend is of N250 onder 50% doorgaand verkeer komt
2. Allebei provincie	+/-	++	+	Bepalend is of N250 boven 50% doorgaand verkeer blijft
3. Allebei gemeente	--	+	--	
4. Brug separaat	--	--	?	

5. Vervolgaanpak

Ter bespreking door de provincie N-H en gemeente Den Helder:

- Formulering probleemstelling, opties en overwegingen cf deze notitie.
- Bepalen welke informatie en afstemming benodigd is ten behoeve van een (bestuurlijk) principebesluit.
- Afspraken t.a.v. het voorbereiden, uitwerken en de planning van een principebesluit.

To: [5.1.2e] 5.1.2e [5.1.2e]@noord-holland.nl]
From: [5.1.2e] 5.1.2e
Sent: Tue 10/29/2024 2:56:25 PM
Subject: Dashboard OMC concept 30 okt 24 (003).pptx
Received: Tue 10/29/2024 2:56:00 PM
[Dashboard OMC concept 30 okt 24 \(003\).pptx](#)

Hoi [5.1.2e],

Zie bijlage.

Wat te bespreken, ook gezien de input van [5.1.2e].

Groet,

[5.1.2e]

To: 5.1.2e [5.1.2e [5.1.2e @noord-holland.nl]; 5.1.2e 5.1.2e [5.1.2e @noord-holland.nl]; 5.1.2e
5.1.2e [5.1.2e @denhelder.nl]; 5.1.2e @denhelder.nl[5.1.2e @denhelder.nl];
5.1.2e @rijksoverheid.nl[5.1.2e @rijksoverheid.nl]; 5.1.2e @rijksoverheid.nl[5.1.2e @rijksoverheid.nl];
5.1.2e @mindef.nl[5.1.2e @mindef.nl]; 5.1.2e @atosborne.nl[5.1.2e @atosborne.nl]; 5.1.2e
5.1.2e [5.1.2e @mindef.nl]; 5.1.2e @mindef.nl[5.1.2e @mindef.nl]; 5.1.2e @mindef.nl[5.1.2e @mindef.nl]; 5.1.2e @mindef.nl[5.1.2e @mindef.nl];

Cc: 5.1.2e @denhelder.nl[5.1.2e @denhelder.nl]; 5.1.2e @lelystad.nl[5.1.2e @lelystad.nl]

From: 5.1.2e @mindef.nl

Sent: Thur 9/12/2024 3:50:36 PM

Subject: derde integratiesessie: Moorman/Ravelijn/NDNW op 17 sep a.s.

Received: Thur 9/12/2024 3:54:21 PM

[Memo integrale aanpak NDNW en bruggen v.3.docx](#)
[projectfiche herinrichting NDNW concept 060824.docx](#)
[Overzicht NDNW en bruggen rollen en namen 030924.pptx](#)
[NL24-648800269-80434 - Conceptrapportage Eerste verkenning maatregelen.pdf](#)
[offerte provincie NH.Maritiem Cluster.20240711.docx](#)

Allen,

In aansluiting op onderstaande uitnodiging hierbij de definitieve agenda en bijbehorende stukken:

1. Welkom / vaststellen agenda
2. Memo integrale aanpak NDNW / Ravelijnbrug / Moormanbrug (zie bijgevoegd memo). Ter bespreking: inrichten werkgroep RO/Vergunningen
3. Cpt-Projectfiche herinrichting trace NDNW (zie bijlage). Ter bespreking: introductie en toelichting PL, 5.1.2e
5.1.2e
4. Stand van zaken deelprojecten Ravelijnbrug en Moormanbrug. Ter bespreking: bemensing & voortgang (zie overzicht namen)
5. Stand van zaken inventarisatie OD NHN (zie bijgevoegde offerte).
6. Korte toelichting verkeersmaatregelen / SWECO-rapport (zie bijlage: svp alvast doornemen)
7. Rondvraag

Tot dan!

Met vriendelijke groet,

5.1.2e (5.1.2e) 5.1.2e
5.1.2e

.....
Mobiel: 06 5.1.2e

E-mail: 5.1.2e @mindef.nl

MSTEAMS: 5.1.2e @mindefnl.onmicrosoft.com



-----Oorspronkelijke afspraak-----

Van: 5.1.2e , 5.1.2e CZSK/PCZSK/Proj Coord

Verzonden: donderdag 25 juli 2024 16:01

Aan: 5.1.2e , 5.1.2e CZSK/PCZSK/Proj Coord; 5.1.2e 5.1.2e ; 5.1.2e @denhelder.nl';

5.1.2e @rijksoverheid.nl'; 5.1.2e ; 5.1.2e , CZSK/IB&B/SBVG/BVG; 5.1.2e ; 5.1.2e 5.1.2e

5.1.2e , CZSK/IB&B/SBVG/BVG; 5.1.2e , 5.1.2e FC BC, DOSCO/ST DOSCO/DVM/BM; 5.1.2e 5.1.2e , BS/AL/DS/Dir.

Plan./Afd.Vastgd/TR VASTG

CC: 5.1.2e)

Onderwerp: derde integratiesessie: Moorman/Ravelijn/NDNW

Tijd: dinsdag 17 september 2024 14:30-16:00 Europe/Amsterdam.

Locatie: Gemeentehuis Den Helder, Willemsoord 66, Marsdiep 66.00.21

Let op: aangepaste locatie!

Goedemiddag,

Bij deze voorstel voor volgende bijeenkomst.

Eerste opzet voor de agenda:

Stand van zaken deelprojecten: bemensing & voortgang

Voorstel integrale aanpak

Stand van zaken inventarisatie OD NHN

Toelichting verkeersmaatregelen / SWECO-rapport

© 5.1.2e kun jij ook aanschuiven?

Mvg, 5.1.2e

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.



DIR PROJECTEN

PROJN/AFD PROJMNGT&BDFV
Utrecht - Kromhoutkazerne
Herculeslaan 1
Utrecht
Postbus 90125
3509 BB UTRECHT
MPC 55A
www.defensie.nl/dmo

Contactpersoon

5.1.2e
Projmgmt Ass CAT-1
5.1.2e @mindef.n
I

MEMO

Datum

9 februari 2022

*Bij beantwoording, datum,
onze referentie en onderwerp
vermelden.*

Betreft: uitwerking integrale aanpak NDNW / Moormanbrug /
Ravelijnbrug

1. Inleiding / doel memo

In het programmaplan Ontwikkeling Maritiem Cluster (OMC) is beschreven op welke wijze de verschillende deelprojecten ten uitvoering worden gebracht. De projecten worden uitgevoerd door daartoe in te richten projectteams. Daarbij geldt dat elk project 1 'hoofdaannemer' heeft die de hoofdverantwoordelijke is voor de planuitwerking. Primair is een van de drie partijen van het Bestuursakkoord verantwoordelijk voor de aansturing en de bemensing van het betreffende project. Indien andere partijen aan het project dienen bij te dragen, dan wordt dit beschreven in de projectfiches, waarin de verschillende deelprojecten worden uitgewerkt. Leidend hierbij is het uitgangspunt zoals beschreven in het Bestuursakkoord: "Samen wat moet, afzonderlijk wat kan".

Langs deze lijn zijn de projectfiches voor het verplaatsen van de Moormanbrug en het realiseren van een Ravelijnbrug opgesteld. De planuitwerking van de Moormanbrug wordt door Defensie/Rijksvastgoedbedrijf ter hand genomen. De Ravelijnbrug door de Provincie N-H.

Inmiddels wordt steeds duidelijker dat in nauwe samenhang hiermee door de gemeente Den Helder, als hoofdbelanghebbende, uitgewerkt moet worden op welke wijze de weg van het NDNW in de toekomst moet worden ingericht, aansluitend op de twee bruggen. Het NDNW is immers letterlijk de verbindende schakel en noodzakelijk voor het benutten van het totale tracé. Het gaat hierbij niet alleen om de (opties mbt) verkeersafwikkeling, maar ook om de aansluiting op de twee bruggen en het creëren van de gewenste ontwikkelruimte voor de civiele haven.

Daartoe zal de gemeente Den Helder als eerste stap in Q4/24 een impactanalyse uitvoeren

Daarnaast dient - parallel – het Omgevingsplan voor dit deelgebied te worden opgesteld. Dit als vervolgstap op de vorig jaar vastgestelde Omgevingsvisie Den Helder (incl. Deelvisie Maritiem Cluster). Het Omgevingsplan is noodzakelijk om sturing te geven aan de gewenste lange termijn ontwikkeling van het gebied NDNW¹.

Het bovenstaande wordt uitgewerkt aan de hand van een projectfiche herinrichting Nieuwe Diep / Nieuwe Werk, waarbij tevens een projectteam wordt samengesteld.

Voor de verdere planuitwerking van het NDNW en de twee bruggen is voor een aantal aspecten een integrale gezamenlijke aanpak noodzakelijk omdat dit kosten bespaart, resulteert in efficiency en de gezamenlijkheid onderstreept ("Samen wat moet"). Deze notitie beschrijft welke aspecten dat zijn en doet een voorstel voor de wijze waarop dat te organiseren. Deze aspecten dekken voor het provinciale proces Studiefase PMI de onderdelen af die nodig zijn voor het afronden van de Planstudie fase (komen tot Vastgestelde Projectopdracht). De gemeente DH en Defensie/RVB toetsen nog of dit voor hun interne processen ook geldt.

2. Afhankelijkheden en samenhang

Voor de deelprojecten Moormanbrug en Ravelijnbrug geldt dat deze zowel qua planvoorbereiding, technische uitwerking en besluitvorming maximaal op elkaar moeten aansluiten.

Hoewel Ravelijnbrug, Moormanbrug en NDNW drie separate deelprojecten zijn, zijn de volgende punten tbv afstemming (A) en samenwerken (S) aan de orde:

1. Formele besluitvormingsmomenten en afhankelijkheden op weg naar 'onomkeerbaar' projectbesluit(en) (A);
2. Tbv verdere planuitwerking (incl. ruimtelijke ordening) en vergunningprocedures noodzakelijke onderzoeken (S);
3. Inrichten en uitvoering geven aan omgevingsmanagement, participatie en communicatie (S);
4. Bepalen mogelijkheden voor verwervingsstrategie (A/S);
5. Verwerven van benodigde fondsen tbv financiering (oplopen Investeringsagenda Mobiliteit, EU-fondsen) (A/S).

Het bovenstaande is in bijlage 1 in twee afbeeldingen samengevat.

3. Op welke wijze 'samen' organiseren

Binnen het programma OMC zijn inmiddels stappen gezet om sommige aspecten 'centraal' op programmaniveau samen te organiseren.

Zo is er bijvoorbeeld een team 'Financiën & fondsen', met experts vanuit de drie partijen die in kaart brengt welke mogelijkheid aanwezig zijn voor externe financiering tbv de deelprojecten onder het programma.

¹ Door het Maritiem Cluster wordt op dit moment aan de hand van gesprekken met belanghebbenden tevens geïnventariseerd wat de wensen en beelden zijn ten aanzien van de lange-termijn ontwikkeling van het NDNW. Dit kan als input dienen voor uitwerking in Omgevingsplan en/of ruimtelijke plannen (incl. beeldkwaliteitsplan).

Ook hebben twee integratiesessies plaatsgevonden (3^e is gepland) tbv de samenhang tussen de beide bruggen en de herinrichting van het NDNW. Op basis van de gehouden sessies ontstaat per aspect het onderstaande beeld ten aanzien van de (gezamenlijke) aanpak. NB: omdat de gemeente Den Helder tevens een hoofdrolspeler (en kennisdrager) is tav de ruimtelijke en vergunningstechnische aspecten, is het de bedoeling dat de gemeente hierin de lead neemt.

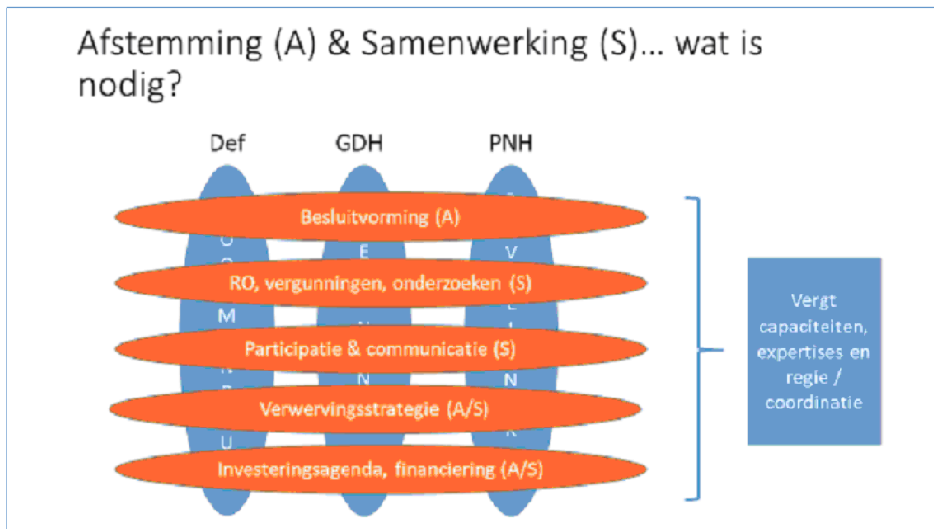
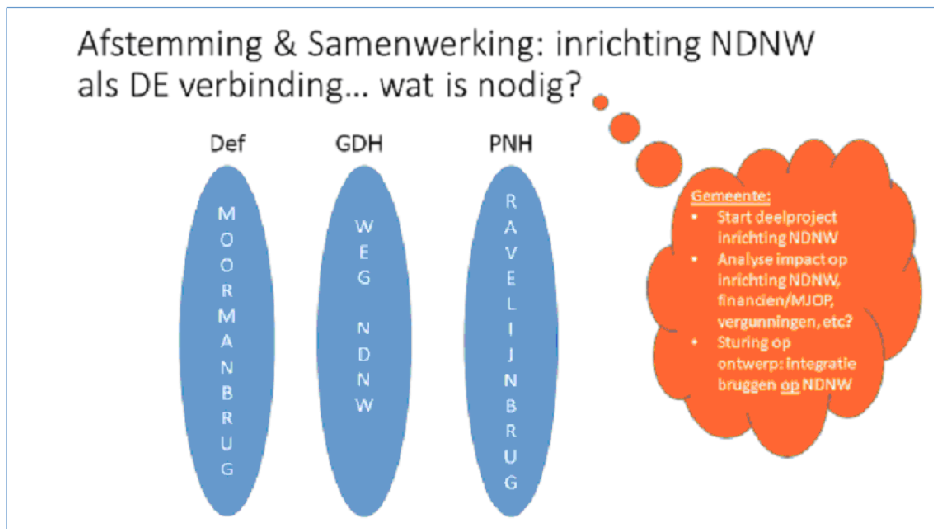
Aspect	Afstemming / Samen	Organisatie / werkwijze
1. Formele besluitvormingsmomenten en afhankelijkheden op weg naar 'onomkeerbaar' projectbesluit(en)	Afstemming	Programmteam, integratieoverleg olv PgrMgr
2. Tbv verdere planuitwerking (incl. ruimtelijk ontwerp) en vergunningprocedures noodzakelijke onderzoeken	Samen	Separaat werkverband olv gemeente met deelname en expertises vanuit de drie deelprojecten
3. Inrichten en uitvoering geven aan omgevingsmanagement, participatie en communicatie	Samen	Separaat werkverband olv WesselinkVanZijst Inhuur Defensie) met deelname vanuit de drie deelprojecten
4. Bepalen mogelijkheden voor verwervingsstrategie	Afstemmen	Programmteam, integratieoverleg olv PgrMgr
5. Verwerven van benodigde fondsen tbv financiering (oplopen Investeringsagenda Mobiliteit, EU-fondsen) kostenraming,	Samen	Separaat werkverband bestaande uit de drie deelnemende partijen

Vervolgacties

1. Defensie gaat het gesprek aan met betrekking tot de concrete inzet van WesselinkVanZijst;
2. Inrichten werkverband 'RO & Vergunningen': Dit zal plaatsvinden in samenhang met het door de gemeente in te richten projectteam 'Herinrichting NDNW', die dus tevens als taak krijgt om vorm te geven aan de integratie van de beide bruggen op het NDNW, incl het voorbereiden en begeleiden van RO en vergunningen.
3. Bovenstaande aanpak dient in de plannen van aanpak van de drie deelprojecten NDNW / Ravelijn / Moormanbrug te worden verwerkt.

4. Het werkverband 'RO & vergunningen' dient te worden bemenst, waarbij voorzien wordt in een bestendige overlegstructuur, inclusief aansturing vanuit het programma.

Bijlage 1: visualisatie samenhang



PROJECTFICHE HERINRICHTING NIEUWE DIEP / NIEUWE WERK

(concept 060824)

I. Project	Naam	Herinrichting Nieuwe Diep / Nieuwe Werk
	Projectverantwoordelijke	Gemeente Den Helder: 5.1.1 5.1.2e
	Anderen teamleden	<p>Gemeente Den Helder: nader afstemmen, compleet maken en uitwerken!</p> <ul style="list-style-type: none"> - Planregisseur: 5.1.2e - Adv. Civiele Techniek/Openbare Ruimte: 5.1 5.1.2e - Stedebouwkundige / Ruimtelijk Ontwerp: 5. 5.1.2e - Adv. Verkeer: ? - Adv. Milieu: ? - Adviseur Geluid: 5.1.2e (?) - RO-jurist: ? - Adv. Nautische aspecten: 5.1.2e (PoDH) - Omgevingsmgt / Omgevingsplan: 5.1.2e - Planeconoom / kostendeskundige: ? - Financiering / Subsidies: 5.1.2e
	Aanleiding, beschrijving / scope	<p>In juni 2023 heeft de gemeente Den Helder met de Provincie Noord-Holland en Defensie het Bestuursakkoord Ontwikkeling Maritiem Cluster Den Helder afgesloten. Het akkoord beoogt gezamenlijk de economische en sociaal-maatschappelijke structuur van de regio Kop van Noord-Holland en de stad Den Helder te versterken én om de ontwikkeling van de defensieorganisatie richting een moderne krijgsmacht in Den Helder te ondersteunen.</p> <p>Als onderdeel van cluster 1 is in het BAK OMC het volgende afgesproken: <i>“Door de Moormanbrug, die aan vervanging toe is, enkele honderden meters naar het zuidoosten te verplaatsen, in combinatie met een nieuwe brug over de Koopvaardersbinnenhaven en een beslissing over de functie van de Van Kinsbergenbrug, wordt bijgedragen aan het scheiden van verkeersstromen en zal de mobiliteit voor zowel Den Helder als de Nieuwe Haven aanzienlijk worden verbeterd.”</i></p> <p>Op 3 april 2024 heeft de Stuurgroep OMC de projectfiches voor het verplaatsen van de Moormanbrug en het realiseren van een Ravelijnbrug vastgesteld. De planuitwerking van de Moormanbrug wordt door Defensie/Rijksvastgoedbedrijf ter hand genomen. De Ravelijnbrug door de Provincie N-H.</p> <p>De beide bruggen komen uit op het toekomstige tracé ND/NW, waarbij niet alleen de aansluiting van</p>

		<p>beide bruggen, maar ook de toekomstige inrichting van de weg in nauwe samenhang dient te worden uitgewerkt.</p> <p>Scope: de nieuwe (doorgaande) weg vanaf de nieuwe Ravelijnbrug tot en met de aansluiting op de veerhaven.</p>
	Uiteenzetting projectactiviteiten	<ol style="list-style-type: none"> 1. <u>Uitvoeren impactanalyse</u>: Uitvoeren impactanalyse tav aansluiting en integratie van de beide bruggen op het ND/NW, waarbij verkeerskundige en ruimtelijke aspecten in kaart worden gebracht in relatie tot (opties mbt) verkeersafwikkeling, de aansluiting van de twee bruggen en het belang van ontwikkelruimte voor de haven; 2. <u>Opstellen integraal ruimtelijk ontwerp</u>: Op basis van de impactanalyse en in samenspraak met de projectteams Ravelijnbrug en verplaatsen Moormanbrug: vorm geven aan de integratie van de beide bruggen op het ND/NW door het uitwerken van het ruimtelijk ontwerp; 3. <u>Onderzoeken en vergunningen</u>: In samenspraak met de projectteams Ravelijnbrug en verplaatsen Moormanbrug: regie voeren op het voorbereiden en begeleiden van de noodzakelijke onderzoeken en vergunningsprocedures die noodzakelijk zijn voor de herinrichting van het ND/NW, inclusief de twee bruggen . 4. <u>Lange termijn ontwikkeling</u>: Richting geven aan de gewenste lange termijn ontwikkeling van het gebied ND/NW door middel van het opstellen van een Omgevingsplan voor het deelgebied ND/DW [of: deelgebied Maritiem Cluster?] in aansluiting op de Omgevingsvisie Den Helder (incl. Deelvisie Maritiem Cluster). Hierbij dient het ruimtelijk ontwerp zich te richten op een aantrekkelijke, passende, nieuwe entree van Den Helder.
2. Projectdoel	Beoogde resultaat van het project	<p>Een – waar nodig - opnieuw ingericht ND/ND, waarbij:</p> <ul style="list-style-type: none"> - de aansluiting van de beide bruggen naadloos is geïntegreerd; - de inrichting past bij de gewenste toekomstige verkeersafwikkeling van het verkeer (incl. fiets en voetgangers); - ruimte wordt geboden aan de gewenste toekomstbestendige (economische) ontwikkeling van de haven;

		- een stevig bestuurlijk-juridisch fundament (Omgevingsplan en bijbehorend instrumentarium) om de gewenste gebiedsontwikkeling te realiseren.
	Hoe draagt resultaat bij aan de doelen van het OMC?	Het project draagt bij aan met name de volgende opgaven van het Maritiem Cluster zoals weergegeven in het Voornemen tot Integrale ontwikkeling van het Maritiem Cluster, d.d. juni 2023, blz. 6 e.v.: - Bereikbare stad waarborgen; - Economische positie versterken; - Stad, zee en haven verbinden.
3. Behoeft	Nieuw, aanvullend of aan-sluitend op	Behoeft sluit aan op: - De doelstellingen van de Mobiliteitsvisie Den Helder Texel 2040; - de realisatie van een nieuwe Ravelijnbrug en verplaatsing Moormanbrug; - de herontwikkeling van het (haven)gebied ND/NW.
4. Afhankelijkheden of volgorde	Waar is het project afhankelijk van en is er sprake van een volgorde	- Planuitwerking en realisatie van Ravelijnbrug; - Planuitwerking en realisatie van verplaatsing Moormanbrug; - Uitvoeringsprogramma Mobiliteitsvisie Texel Den Helder 2040; - Investeringsagenda mobiliteit De Kop NHN; - Planuitwerking legering Buitenveld; - Planuitwerking renovatie veerhaven; - Inventarisatie toekomstbeeld ND/NW 2040
5. Stand van zaken	Fase van het project (verkenning – studie – uitvoering)	Verkenning
	Gedetailleerde uiteenzetting van de planning met actiepunten per project	N.o.t.g.
	Onderzoeken die opgestart zijn of worden op chronologische volgorde	Verkenning van het gebied aan de hand van: - Rapport Maritiem Cluster Den Helder "Toekomstbestendige stad en haven voor de kop van Noord-Holland, 6 april 2022" ; - Deelvisie Maritiem Cluster, Omgevingsvisie Den Helder, 2023. Verkeerskundige onderzoeken: - Rapport effectanalyse, maatregelen bereikbaarheid N250 Den Helder, SWECO, 5 oktober 2020;

		<ul style="list-style-type: none"> - Fase 1 mobiliteitsonderzoek Maritiem Cluster Den Helder, SWECO, april 2024; - Variantenstudie Maritiem Cluster Den Helder, SWECO, april 2024. <p>Variantenstudie Ravelijnbrug: start oktober 2024</p> <p>Inventarisatie en analyse vergunningen Maritiem Cluster door Omgevingsdienst NHN: aug – dec 2024</p>
6. Financieel	Begroting en dekkingsvoorstel	<p>Kosten Planuitwerking: n.t.b.</p> <p>Realisatie: PM</p>
7. Risico inschatting	Overzicht van specifieke projectrisico's met eventueel te nemen beheersmaatregelen	<p>Nader uitwerken:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Onduidelijkheid projectscope - Onvoldoende samenhang / integrale planuitwerking - Onvoldoende capaciteit - Budget tbv planuitwerking - Tijd: afhankelijkheden met andere (deel)projecten - Draagvlak: belanghebbenden ND/NW vanaf start meenemen

Overzicht NDNW / Ravelijn / Moormanbrug: rollen, taken, namen (versie: 3 sep 24)

Rol	Taken	Herinrichting NDNW	Ravelijnbrug	Moormanbrug	Samen (S) / Afstemming (A)?
Projectleider	Coördinatie, planning, aansturing en verantwoording voortgang	5.1.1 5.1.2e	Werving via 5.1.2e	5.1 5.1.2e	A
Planregisseur	Regie op onderzoeken en planologische & vergunningsprocedures, participatietraject	5.1.2e	? via 5.1.2e 5.1.2e	5.1 5.1.2e 5.1.2e 5.1.2e (CZSK)?	S: via werkverband RO & Vergunningen
Adv. Civiele Techniek	Technische uitwerking, specificaties	5.1 5.1.2e	Extern (coörd: 5.1.2e)	5 5.1.2e	A
Stedebouwkundige	Ruimtelijke ontwerp(en), uitwerking beeldkwaliteit	5.1.2e	5.1.2e 5.1.2e		S: via werkverband RO & Vergunningen
Adv. Verkeer	Begeleiden verkeersonderzoeken en procedures	5.1.2e 5.1.2e	5.1.2e (?)	RVB(?)	S: via werkverband RO & Vergunningen
Adv. Milieu	Begeleiden milieuonderzoeken en procedures	?	OD NHN?	5.1.2e 5.1.2e 5.1.2e 5.1.2e (CZSK)?	S: via werkverband RO & Vergunningen
Adv. Geluid	Begeleiden geluidsonderzoeken en procedures	5.1.2e	OD NHN	RVB(?)	S: via werkverband RO & Vergunningen
RO-jurist	Advies en begeleiding juridische procedures	?	<u>BW: kan ik navragen</u>	?	S: via werkverband RO & Vergunningen
Adv. Nautische aspecten	Advies mbt vaarweg	5.1.2e 5.1.2e	5.1.2e 5.1.2e?	?	A
Omgevingsmgt	Coördinatie / advies omgevingsplan, participatie	5.1.2e			S: via Def / WesselinkVanZijst
Planeconoom/ Kostendeskundige	Berekenen fin-econ. kant van de plannen	?	5.1.2e nhuur, 5.1.2e e	Via 5.1.2e van Breugel	A
Financiering / subsidies	Coördineren input investeringsaanvragen / agenda		5 5.1.2e 5.1.2e	5.1.2e	S: apart werkverband Fin & Subsidies

Provincie Noord-Holland
T.a.v. 5.1.2e
Postbus 3007
2001 DA Haarlem

OFFERTE * concept *

Datum: 11 juli 2024
Registratienummer: OMG-019803
Behandeld door: 5.1.2e
Telefoonnummer: 5.1.2e

Geachte mevrouw 5.1.2e ,

Aanleiding

Hierbij doen wij u een offerte toekomen voor inbreng vanuit de OD NHN ten behoeve van het gebiedsontwikkelingsproject Maritiem Cluster in Den Helder.

Aan de OD NHN is gevraagd om strategische input over milieu- en natuurruimte en de daarvoor benodigde vergunningen voor de gewenste ontwikkeling van het gebied Maritiem Cluster. Het gaat om input over diverse deelprojecten die binnen enkele jaren al om een aanpassing of oplossingsrichting vragen (korte termijn). Deze deelprojecten hebben een bijdrage aan een of meerdere thema's die structurerend zijn voor de toekomst van het gebied (lange termijn), zijnde waterveiligheid, mobiliteit/bereikbaarheid en energietransitie.

De samenwerkende partijen in het Maritiem cluster; gemeente Den Helder, Defensie en de provincie, willen in een vroeg stadium zicht hebben op de kansen en de bedreigingen, zodat deze informatie benut kan worden om keuzes te maken en om uiteindelijk vergunningen te kunnen afgeven.

Gebiedsafbakening

We maken onderscheid in: het noordoostelijk deel van het gebied Maritiem Cluster en het gehele gebied Maritiem Cluster.

Noordoostelijk deelgebied Maritiem Cluster

Onderdeel van het gebied Maritiem Cluster: de zeehaven (civiele haven, veerhaven en Marinehaven), bedrijventerrein Het Nieuwe Werk, Het Nieuwe Diep, Willemsoord, Defensieterrein.



Doelstellingen voor het noordoostelijk deelgebied

Ruimte voor bedrijvigheid, voor het verbeteren van veiligheid, leefbaarheid, bereikbaarheid, en ruimte voor Defensie.

Deelprojecten voor het gebied, onderdeel uitmakend van cluster 1

- A. Verplaatsing Moormanbrug, incl. verdiepen vaarweg
- B. Realisatie nieuwe brug; Ravelijnbrug
- C. Verbreding kade gelijktijdig met dijkversterking
- D. Realisatie doorgaande vaarroute Boerenverdriet
- E. Realisatie verblijfsgebied Defensie: Buitenveld

Gehele gebied Maritiem Cluster



Afbeeldingen uit: Voornemen tot integrale ontwikkeling van het Maritiem Cluster, behorend bij het Bestuursakkoord Ontwikkeling Maritiem Cluster Den Helder, getekend op 29 juni 2023

Producten

De volgende producten worden opgeleverd door de Omgevingsdienst Noord-Holland Noord:

1. Omgevingsscan Milieu en Natuur
De scan geeft informatie over relevante milieuthema's binnen en in de omgeving van het gehele gebied Maritiem Cluster. De informatie geeft zicht op wat in de huidige bestaande

situatie belangrijke aandachtspunten zijn: locatie-aanduidingen, gebiedsaanduidingen, contouren, zoneringen, aandachtsgebieden.

De volgende milieuthema's worden in de scan betrokken: Bodem, Geluid, Externe Veiligheid, Licht, Trillingen, Natuur, Lucht en Geur.

In april 2022 is een Omgevingsscan Milieu en Natuur uitgevoerd ten behoeve van het traject om te komen tot de Omgevingsvisie Den Helder. Het verschil met de nog te maken Omgevingsscan is de actualiteit, toevoeging van thema's en een digitale uitvoering.

Geen onderdeel van de Omgevingsscan is een overzicht van bestaande bedrijvigheid in het gebied. Afsproken is dat gemeente en PoDH dit overzicht aanleveren, zodat die gegevens wel meegenomen kunnen worden.

2. Omgevingsanalyse Milieu en Natuur

De analyse bevat een beschrijving van knelpunt en kansen. Met knelpunten worden beperkingen, belemmeringen en bedreigingen in de vorm van hinder, aantasting bedoeld. Met kansen worden naast oplossingen voor knelpunten, ook kansen voor maatschappelijke opgaven, zoals Energietransitie en Circulaire Economie bedoeld.

De omgevingsanalyse richt zich op het noordoostelijk deelgebied Maritiem Cluster.

In de analyse worden meegenomen:

- a) de inhoud van de Omgevingsscan;
- b) bestaande beleidsplannen, zoals een Geluidreductieplan *1;
- c) de doelstellingen voor het deelgebied;
- d) de deelprojecten onderdeel uitmakend van het deelgebied (cluster 1) *2;
- e) de consequenties van de doelstellingen voor het gehele gebied Maritiem Cluster op het deelgebied op de lange termijn *3
- f) beschikbare milieuruimte op basis van geldende milieuregels/normen;
- g) benodigde milieuruimte;
- h) mogelijkheid creëren milieuruimte, inclusief randvoorwaarden (bijvoorbeeld: geluidswerende bouw(vormen)).

Thema's: thema's in omgevingsscan, aangevuld met het thema Duurzaamheid; Energietransitie en Circulaire Economie.

3. Projectenanalyse Milieu en Natuur

De analyse richt zich op de realisatie van de deelprojecten in het noordoostelijk deelgebied, onderdeel uitmakend van cluster 1, zijnde deelprojecten die binnen enkele jaren al om een aanpassing of oplossingsrichting vragen (korte termijn)

In de analyse worden meegenomen:

- a) de inhoud van de Omgevingsscan en -analyse;
- b) vergunbaarheid afzonderlijke projecten en de cumulatie hiervan
- c) benodigde milieu onderzoeken
- d) prioritering in deelprojecten:
 1. verplaatsing Moormanbrug, incl. verdiepen vaarweg
 2. realisatie nieuwe brug; Ravelijnbrug
 3. verbreding kade gelijktijdig met dijkversterking

*1 inventarisatie van plannen i.s.m. gemeente, provincie en Defensie (Programmteam Maritiem Cluster)

*2 bron: Voornemen tot integrale ontwikkeling van het Maritiem Cluster, behorend bij het Bestuursakkoord Ontwikkeling Maritiem Cluster Den Helder, getekend op 29 juni 2023

*3 inventarisatie van consequenties i.s.m. Programmteam MC (bijvoorbeeld: toename vluchten vanaf luchthaven De Kooy)

Looptijd

De werkzaamheden worden uitgevoerd in de periode t/m december 2024.

Kosten

Deze opdracht kunnen wij voor u uitvoeren voor € 15.524,80 (exclusief 21% BTW).

Contactpersonen

- Mevrouw [5.1.2e] en de heer [5.1.2e] zijn vanuit hun functie als Omgevingsadviseur Strategisch de contactpersonen namens de OD NHN. [5.1.2e] verzorgt de communicatie met de opdrachtgever.
- Mevrouw [5.1.2e] is contactpersoon voor de provincie. Deze persoon is belast met de communicatie met de OD NHN en draagt zorg voor de verstrekking van relevante gegevens en middelen.

Kostenspecificatie

De kosten (exclusief BTW) worden als volgt berekend:

	Producten/werkzaamheden	Tarief (in euro)	Tijdsbesteding (in uur)	Kosten
a)	Interne projectgroep algemeen			
b)	Omgevingsscan en -analyse Milieu en Natuur		5.1.21	
c)	Projectenanalyse Milieu en Natuur			
	Totaal			

Alle bedragen zijn exclusief 21% BTW en reiskosten (€ 0,21 per km) tenzij anders is overeengekomen.

Facturering

Per kwartaal sturen we een voorschotnota. De betalingstermijn is 14 dagen na factuurdatum. Na afronding van de werkzaamheden ontvangt u een eindafrekening op basis van de werkelijke uren.

Als tijdens de uitvoering van deze overeenkomst blijkt dat onvoorziene omstandigheden behoorlijke uitvoering van de overeenkomst binnen de overeengekomen tijd en voor het overeengekomen bedrag belemmeren of dreigen te belemmeren, treden partijen onmiddellijk met elkaar in overleg.

Indien de uitvoering van de offerte doorloopt naar het volgend jaar of volgende jaren, dan zal voor deze uren het uurtarief van het betreffende jaar gelden.

Geldigheidsduur offerte

De geldigheidsduur van deze offerte is een maand na dagtekening.

Ondertekening

Indien deze offerte voor u aanleiding vormt de opdracht aan de OD NHN te verstrekken, dan verzoeken wij u één exemplaar van deze offerte te ondertekenen en aan de OD NHN op te sturen via e-mail ([5.1.2e]@odnhn.nl).

Wij vertrouwen erop u hiermee een passende aanbieding te hebben gedaan. Wij zijn uiteraard bereid een nadere toelichting te geven.

Ondergetekenden verklaren hiermee akkoord te gaan met de in deze offerte genoemde afspraken.

Datum:	Datum:
--------	--------

..... (functie)	Afdelingsmanager Specialisme & Advies,
..... (naam)	5.1.2e

Bijlage: algemene dienstverleningsvoorwaarden Omgevingsdienst Noord-Holland Noord

ALGEMENE DIENSTVERLENINGSVOORWAARDEN OMGEVINGSDIENST NOORD-HOLLAND NOORD

Dampden 2
1624 NR Hoorn

Definities

In deze dienstverleningsvoorwaarden wordt verstaan onder:

Omgevingsdienst Noord-Holland Noord:
opdrachtnemer, verkoper

Wederpartij: opdrachtgever, koper

Partijen: de Omgevingsdienst Noord-Holland Noorden de wederpartij

Producten: goederen en diensten.

1. Toepasselijkheid

1.1 Deze algemene voorwaarden zijn van toepassing op alle aanbiedingen, opdrachten en overeenkomsten met betrekking tot de levering van producten door de Omgevingsdienst Noord-Holland Noord aan de wederpartij.

1.2 De algemene dienstverleningsvoorwaarden zijn volledig van toepassing, tenzij schriftelijk anders is overeengekomen.

1.3 Indien enige bepaling van deze algemene voorwaarden nietig is of vernietigd wordt, zullen de overige bepalingen van deze algemene voorwaarden volledig van kracht blijven.

1.4 In geval van strijdigheid tussen hetgeen afzonderlijk tussen partijen schriftelijk is overeengekomen en deze voorwaarden prevaleert het expliciet afzonderlijk overeengekomen, de overige algemene voorwaarden blijven onverkort van toepassing.

1.5 Toepasselijkheid van eventuele algemene voorwaarden van de wederpartij wordt uitdrukkelijk verworpen, ook voor later te verstrekken opdrachten c.q. meer- en minderwerken.

2. Offertes; totstandkoming overeenkomst

2.1 De door de Omgevingsdienst Noord-Holland Noord gemaakte offertes zijn vrijblijvend; zij zijn geldig gedurende 30 dagen, tenzij anders aangegeven.

2.2 De in een offerte vermelde prijzen zijn exclusief BTW, tenzij anders aangegeven.

2.3 Een overeenkomst komt eerst tot stand wanneer de Omgevingsdienst Noord-Holland Noord een gegeven opdracht schriftelijk aanvaardt.

2.4 Eventuele aanvullende afspraken en/of toezeggingen gemaakt en/of gedaan door medewerkers of andere personen die als vertegenwoordiger optreden, binden de Omgevingsdienst Noord-Holland Noord alleen als deze afspraken en/of toezeggingen door een tot vertegenwoordiging van de Omgevingsdienst Noord-Holland Noord bevoegde medewerker schriftelijk zijn bevestigd.

3. Uitvoering van de overeenkomst

3.1 De Omgevingsdienst Noord-Holland Noord zal de overeenkomst naar beste inzicht en vermogen en overeenkomstig de eisen van goed vakmanschap uitvoeren.

3.2 De Omgevingsdienst Noord-Holland Noord heeft het recht bepaalde werkzaamheden te laten verrichten door derden.

3.3 De wederpartij draagt er zorg voor dat alle gegevens, waarvan de Omgevingsdienst Noord-Holland Noord aangeeft dat deze noodzakelijk zijn of waarvan de wederpartij redelijkerwijs behoort te begrijpen dat deze noodzakelijk zijn voor het uitvoeren van de overeenkomst, tijdig aan de Omgevingsdienst Noord-Holland Noord worden verstrekt. Indien de voor de uitvoering van de overeenkomst benodigde gegevens niet tijdig aan de Omgevingsdienst Noord-Holland Noord zijn verstrekt, heeft de Omgevingsdienst Noord-Holland Noord het recht de uitvoering van de overeenkomst op te schorten en/of de uit de vertraging voortvloeiende extra kosten volgens de voor de opdracht overeengekomen tarieven aan de wederpartij in rekening te brengen.

3.4 De Omgevingsdienst Noord-Holland Noord is niet aansprakelijk voor schade, van welke aard ook, ontstaan doordat de Omgevingsdienst Noord-Holland Noord is uitgegaan van door de wederpartij verstrekte onjuiste en/of onvolledige gegevens.

3.5 Indien is overeengekomen dat de overeenkomst in fasen zal worden uitgevoerd kan de Omgevingsdienst Noord-Holland Noord de uitvoering van die onderdelen die tot een volgende fase behoren opschorten totdat de wederpartij de resultaten van de daaraan voorafgegane fase schriftelijk heeft goedgekeurd.

4. Contractduur; uitvoeringstermijn

4.1 De overeenkomst wordt aangegaan voor onbepaalde tijd, tenzij partijen uitdrukkelijk anders overeenkomen.

4.2 Is binnen de looptijd van de overeenkomst voor de voltooiing van bepaalde werkzaamheden een termijn overeengekomen, dan is dit geen fatale termijn. Bij overschrijding van de uitvoeringstermijn dient de wederpartij de Omgevingsdienst Noord-Holland Noord schriftelijk in gebreke te stellen.

5. Wijziging van de overeenkomst

5.1 Indien tijdens de uitvoering van de overeenkomst blijkt dat voor een behoorlijke uitvoering het noodzakelijk is om de te verrichten werkzaamheden te wijzigen of aan te vullen, zullen partijen tijdig en in onderling overleg de overeenkomst dienovereenkomstig aanpassen.

5.2 Indien partijen overeenkomen dat de overeenkomst wordt gewijzigd of aangevuld, kan het tijdstip van voltooiing van de uitvoering daardoor worden beïnvloed.

De Omgevingsdienst Noord-Holland Noord zal de wederpartij zo spoedig mogelijk hiervan op de hoogte stellen.

5.3 Indien de wijziging of aanvulling op de overeenkomst financiële en/of kwalitatieve consequenties hebben, zal de Omgevingsdienst Noord-Holland Noord de wederpartij hierover tevoren inlichten.

Indien een vast honorarium is overeengekomen zal de Omgevingsdienst Noord-Holland Noord daarbij aangeven in hoeverre de wijziging of aanvulling van de overeenkomst een overschrijding van dit honorarium tot gevolg heeft.

6. Geheimhouding

6.1 Beide partijen zijn verplicht tot geheimhouding van alle vertrouwelijke informatie die zij in het kader van hun overeenkomst van elkaar of uit andere bron hebben verkregen. Informatie geldt als vertrouwelijk als dit door de andere partij is

medegedeeld of als dit voortvloeit uit de aard van de informatie.

7. Intellectuele eigendom

7.1 De rechten met betrekking tot de door de Omgevingsdienst Noord-Holland Noord voor of tijdens de uitvoering van de overeenkomst vervaardigde producten die vatbaar zijn voor auteursrecht, intellectuele of industriële eigendom, blijven eigendom van de Omgevingsdienst Noord-Holland Noord, tenzij schriftelijk anders overeengekomen.

7.2 De Omgevingsdienst Noord-Holland Noord behoudt tevens het recht de door de uitvoering van de werkzaamheden toegenomen kennis voor andere doeleinden te gebruiken, voor zover hierbij geen vertrouwelijke informatie ter kennis van derden wordt gebracht.

8. Ontbinding van de overeenkomst

8.1 De Omgevingsdienst Noord-Holland Noord is bevoegd de verdere uitvoering van de overeenkomst op te schorten, dan wel tot ontbinding van de overeenkomst over te gaan, in de volgende gevallen:

indien na het sluiten van de overeenkomst aan de Omgevingsdienst Noord-Holland Noord ter kennis gekomen omstandigheden goede gronden geven te vrezen dat de wederpartij niet aan zijn verplichtingen zal voldoen;

indien de Omgevingsdienst Noord-Holland Noord de wederpartij bij het sluiten van de overeenkomst gevraagd heeft zekerheid te stellen voor de nakoming en deze zekerheid uitblijft dan wel onvoldoende is.

Eén en ander onverminderd het recht van de Omgevingsdienst Noord-Holland Noord om volledige schadevergoeding te vorderen.

8.2 Indien zich omstandigheden voordoen met betrekking tot personen en/of materiaal waarvan de Omgevingsdienst Noord-Holland Noord zich bij de uitvoering van de overeenkomst bedient of zich pleegt te bedienen, welke van dien aard zijn dat de uitvoering van de overeenkomst onmogelijk dan wel dermate bezwaarlijk en/of onevenredig kostbaar wordt, dat naleving van de overeenkomst in redelijkheid niet meer kan worden gevegd, is de Omgevingsdienst Noord-Holland Noord bevoegd de overeenkomst te ontbinden zonder verplicht te zijn tot schadevergoeding.

9. Gebreken; klachttermijnen

9.1 Klachten over de verrichtte werkzaamheden dienen door de wederpartij binnen 14 dagen na ontdekking, doch uiterlijk binnen 30 na voltooiing van de betreffende werkzaamheden schriftelijk te worden gemeld aan de directeur van de Omgevingsdienst Noord-Holland Noord.

9.2 Indien een klacht gegrond is zal de Omgevingsdienst Noord-Holland Noord De werkzaamheden alsnog verrichten zoals overeengekomen, tenzij dit inmiddels voor de wederpartij zinloos is geworden. Dit laatste dient door de wederpartij kenbaar te worden gemaakt. Indien het alsnog verrichten van de overeengekomen dienstverlening niet meer mogelijk of zinvol is, zal de Omgevingsdienst Noord-Holland Noord slechts aansprakelijk zijn binnen de grenzen van artikel 13 (Aansprakelijkheid).

9.3 Ook indien de wederpartij tijdig reclameert, blijft zijn verplichting tot betaling bestaan.

10. Honorarium

10.1 Het honorarium zal worden vastgesteld op grond van werkelijk bestede uren. Het honorarium wordt berekend volgens de in de offerte genoemde uurtarieven, geldende voor de periode waarin de werkzaamheden worden verricht.

10.2 Eventuele kostenramingen zijn exclusief BTW, reiskosten en verschotten.

10.3 Bij opdrachten met een looptijd van meer dan 3 maanden zullen de verschuldigde kosten periodiek in rekening worden gebracht.

10.4 Indien de Omgevingsdienst Noord-Holland Noord met de wederpartij een vast uurtarief overeenkomt, is de Omgevingsdienst Noord-Holland Noord niettemin gerechtigd tot verhoging van dit tarief: de Omgevingsdienst Noord-Holland Noord mag stijgingen in de indexatie per 1 januari van elk kalenderjaar doorberekenen. Indien de verhoging van het uurtarief meer dan 5% bedraagt, heeft de wederpartij het recht de overeenkomst te ontbinden.

11. Betaling

11.1 Betaling dient te geschieden binnen 14 dagen na factuurdatum, door overschrijving van het verschuldigde bedrag naar:

NL85 BNGH 02851 59 909 t.n.v.
Omgevingsdienst Noord-Holland Noord.

Na het verstrijken van 14 dagen na de factuurdatum is de wederpartij in verzuim; de wederpartij is vanaf het moment van in verzuim over het opeisbare bedrag de dan geldende wettelijke rente voor handelstransacties verschuldigd (vanaf 01-01-2021 vermeerderd met 8 %) op jaarbasis.

11.2 In geval van liquidatie, faillissement of surséance van betaling van de wederpartij of in geval van ontbinding of opschorting van de overeenkomst, zijn de verplichtingen van de wederpartij onmiddellijk opeisbaar.

11.3 Door de wederpartij gedane betalingen strekken steeds ter afdoening in de eerste plaats van alle verschuldigde rente en kosten,

in de tweede plaats van opeisbare facturen die het langst open staan, zelfs al vermeldt de wederpartij, dat de voldoening betrekking heeft op een latere factuur.

11.4 Betaling dient plaats te vinden zonder korting of verrekening tenzij anders vermeld op de factuur.

12. Incassokosten

12.1 Is de wederpartij in gebreke of in verzuim met het nakomen van één of meer van zijn verplichtingen, dan komen alle redelijke kosten ter verkrijging van voldoening buiten rechte voor rekening van wederpartij. Deze incassokosten bedragen over het resterende aan de Omgevingsdienst Noord-Holland Noord verschuldigde bedrag: 15% over de eerste € 2.500; 10% over de volgende € 2.500; 5% over de volgende € 5.000; 1% over de volgende € 190.000; 0,5 % boven de € 2000.000.

Er geldt een minimum bedrag van € 40 voor incassokosten.

Indien de Omgevingsdienst Noord-Holland Noord aantoonbaar hogere kosten te hebben gemaakt, welke redelijkerwijs noodzakelijk waren, komen deze ook voor vergoeding in aanmerking.

12.2 De wederpartij is jegens de Omgevingsdienst Noord-Holland Noord de door de Omgevingsdienst Noord-Holland Noord gemaakte gerechtelijk kosten verschuldigd in alle instanties, behoudens voor zover de wederpartij aantoonbaar dat deze onredelijk hoog zijn.

13. Aansprakelijkheid

13.1 De aansprakelijkheid van de Omgevingsdienst Noord-Holland Noord, voor zover deze door haar aansprakelijkheidsverzekering wordt gedekt, is beperkt tot het bedrag van de door de verzekeraar gedane uitkering.

13. Indien de verzekeraar in enig geval niet tot uitkering overgaat of de schade niet door de verzekering wordt gedekt, is de aansprakelijkheid van de Omgevingsdienst Noord-Holland Noord gelimiteerd tot het bedrag van de opdracht, bij opdrachten met een langere looptijd verder beperkt tot het over de laatste zes maanden verschuldigde honorariumgedeelte.

13.3 De Omgevingsdienst Noord-Holland Noord is in geen geval aansprakelijk: indien de wederpartij wanprestatie heeft gepleegd, in de naleving van zijn verantwoordelijkheden tekort is geschoten of onjuiste, onvolledige of gebrekkige informatie of materialen heeft verstrekt;

voor bedrijfsschade of andere indirecte schade, waaronder begrepen schade wegens gedeerde winst, gemiste besparingen of verlies van gegevens.

13.4 De in deze voorwaarden opgenomen beperkingen van de aansprakelijkheid gelden ook indien de schade is te wijten aan opzet of schuld van de Omgevingsdienst Noord-Holland Noord.

14. Overmacht

14.1 Onder overmacht wordt verstaan omstandigheden die de nakoming van de verbintenis verhinderen, en die niet aan de Omgevingsdienst Noord-Holland Noord zijn toe te rekenen.

Hieronder zullen (indien en voor zover deze omstandigheden de nakoming onmogelijk maken of onredelijk bemoeilijken) mede zijn begrepen: stakingen in andere bedrijven dan die van de Omgevingsdienst Noord-Holland Noord, wilde stakingen of politieke stakingen in het bedrijf van de Omgevingsdienst Noord-Holland Noord; een algemeen gebrek aan benodigde middelen en andere voor het tot stand brengen van de overeengekomen prestatie benodigde zaken of diensten; niet voorzienbare stagnatie bij toeleveranciers of andere derden waarvan de Omgevingsdienst Noord-Holland Noord afhankelijk is, overheidsmaatregelen, algemene vervoersproblemen en terrorisme.

14.2 De Omgevingsdienst Noord-Holland Noord heeft ook het recht zich op overmacht te beroepen, indien de omstandigheid die (verdere) nakoming verhindert intreedt nadat de Omgevingsdienst Noord-Holland Noord haar verbintenis had moeten nakomen.

14.3 Tijdens overmacht worden de verplichtingen van de Omgevingsdienst Noord-Holland Noord opgeschort. Indien de periode waarin door overmacht nakoming van de verplichtingen door de Omgevingsdienst Noord-Holland Noord niet mogelijk is langer duurt dan 1 maand zijn beide partijen bevoegd de overeenkomst te ontbinden zonder dat er in dat geval een verplichting tot schadevergoeding bestaat.

14.4 Indien de Omgevingsdienst Noord-Holland Noord bij het intreden van de overmacht al gedeeltelijk aan haar verplichtingen heeft voldaan, of slechts gedeeltelijk aan haar verplichtingen kan voldoen is zij gerechtigd het reeds uitgevoerde c.q. uitvoerbare deel afzonderlijk te factureren en is de wederpartij gehouden deze factuur te voldoen als betrof het een afzonderlijk contract. Dit geldt echter niet als het reeds uitgevoerde c.q. uitvoerbare deel geen zelfstandige waarde heeft.

15. Geschillen

15.1 Als er sprake is van een geschil over de bepalingen in deze algemene dienstverleningsvoorwaarden dan wel hieruit voortvloeiend, proberen partijen hun geschil in eerste instantie in minnelijk overleg op te lossen. Lukt dit niet dan wordt het geschil voorgelegd aan de bevoegde Rechtbank, in dit geval de Rechtbank Noord-Holland.

16. Wijziging van de voorwaarden

16.1 De Omgevingsdienst Noord-Holland Noord is bevoegd wijzigingen in deze voorwaarden aan te brengen. Deze wijzigingen treden in werking op het aangekondigde tijdstip van inwerkingtreden. De Omgevingsdienst Noord-Holland Noord zal de gewijzigde voorwaarden binnen 1 maand aan de wederpartij toezenden. Indien geen tijdstip van inwerkingtreden is medegedeeld treden wijzigingen jegens de wederpartij in werking zodra hem de wijziging is medegedeeld.

To: 5.1.2e [5.1.2e @noord-holland.nl]; 5.1.2e [5.1.2e @noord-holland.nl]
From: 5.1.2e @mindef.nl
Sent: Fri 3/1/2024 3:15:54 PM
Subject: eerste opzet fiche Olthof
Received: Fri 3/1/2024 3:17:05 PM
[Opzet fiche tbv gesprek Olthof tbv overleg 8 maart 24 v.1.docx](#)

Hoi 5.1.2e , 5.1.2e ,

In bijlage de beloofde eerste opzet. Ik heb beperkt zicht op de vergaderstukken, de setting en overige ontwikkelingen etc, dus dat zal van jullie moeten komen. Ik heb er een 5.1.2e 'toelichting' bij gedaan: als Olthof al goed op de hoogte is, dan vooral schrappen.

Ik heb 5.1.2e nog gesproken en zijn advies is om dit idd aan de kant van Den Helder via 5.1.2e af te stemmen bij afwezigheid 5.1.2e volgende week.

5.1.2e 5.1.2e is deelnemers; maar daarnaast ook 5.1.2e en 5.1.2e 5.1.2e betrekken wat 5.1.2e betreft.

Hoop dat jullie hier wat mee kunnen.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e (5.1.2e) 5.1.2e

5.1.2e

.....
Mobiel: 06 5.1.2e

E-mail: 5.1.2e @mindef.nl

MSTEAMS: 5.1.2e @mindefnl.onmicrosoft.com



Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

Opzet fiche tbv Olthof

Vorbereiding Platform mobiliteit, 8 maart 2024

Kern: [aanpassen aan de hand het fiche zelf]

- Dit overleg benutten om vanuit een brede blik op de kop NHN te pleiten voor een krachtige impuls voor bereikbaarheid en leefbaarheid van Den Helder, waarmee de ambities tav versterken havenconomie én stadsontwikkeling kunnen worden waargemaakt.
- Naast regio Alkmaar en Hoorn dient tav mobiliteit ook Den Helder aan bod te komen.
- Dit is in lijn met het Bestuursakkoord Maritiem Cluster, waarin wordt beschreven de noodzaak om te investeren in de haven, de stad en in de regio. Dit is gericht op het verbeteren van de bereikbaarheid en leefbaarheid en ook op de groei van de marine, alsmede op de grote potentie van Den Helder in het kader van de energietransitie (wind op zee).
- Om de (haven)infrastructuur, de leefbaarheid en bereikbaarheid van de stad te verbeteren, is verplaatsen van de Moormanbrug in combinatie met een nieuwe brug over de Koopvaardersbinnenhaven (Ravelijnbrug), noodzakelijk.
- De noodzaak en urgentie noodzaak wordt onderstreept door het lopende mobiliteitsonderzoek, waaruit blijkt dat – zonder maatregelen – Den Helder in 2040 vastloopt.
- Gelet op het voortraject met vele onderzoeken en voornemens: het is nu zaak om ook voor Den Helder te komen van “zeggen naar doen” en de optie Ravelijnbrug in het [document x?] op te nemen.

1. Inleiding / Context

De haven van Den Helder speelt op zowel nationaal als regionaal niveau een belangrijke rol:

- Den Helder is de thuisbasis van de Koninklijke Marine;
- Operations & maintenance van de offshore energie (olie & gas en wind op zee); met daarbij de nationale ambities voor wind op zee (incl. aanlandplaats, waterstofproductie etc)
- Combinatie van de haven met nabij gelegen Den Helder Airport.

2. Ontwikkelingen & wat loopt er in de regio

- Bestuurlijke samenwerking NHN: samenwerkingsagenda De Kop groeit!, de Regio Deal, [verder aanvullen]
- Regionale afstemming tav aanlanding wind op zee (VAWOZ)
- Ontwikkeling Maritiem Cluster Den Helder
- Plan van aanpak voor de ontwikkeling van Den Helder Airport (DHA) in combinatie met MVKK
- PM: aanvullen?

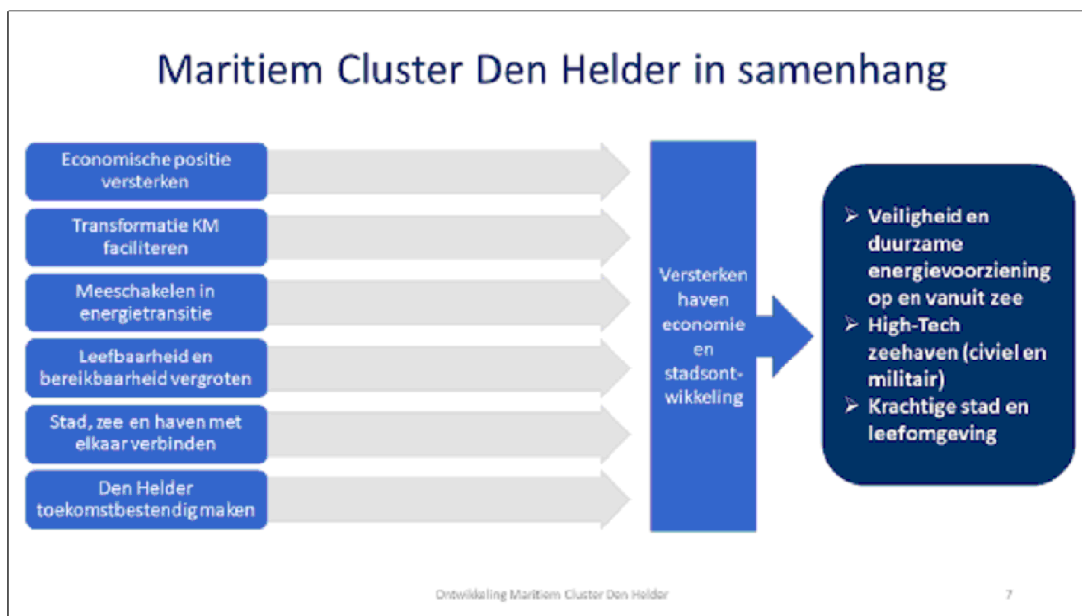
3.1 Ontwikkeling Maritiem Cluster Den Helder

Op 29 juni 2023 hebben de Staatssecretaris van Defensie, de Gedeputeerde Staten van de Provincie Noord-Holland en Burgemeester en Wethouders van de gemeente Den Helder het Bestuursakkoord Maritiem Cluster Den Helder gesloten. Het akkoord:

- beschrijft op welke wijze de komende jaren te investeren in de haven, de stad en in de regio;
- is gericht op het verbeteren van de bereikbaarheid en leefbaarheid en ook op de groei van de marine;
- is gericht op de potentie van Den Helder in het kader van de energietransitie
- beschrijft een integrale gebiedsgerichte aanpak die op programmatische wijze in stappen moet worden uitgevoerd;
- bevat een groot aantal projecten die in samenhang tot elkaar staan, maar niet gelijktijdig ontwikkeld kunnen worden, zodat clustering van projecten noodzakelijk is.

Het akkoord is het sluitstuk van een langdurige overlegproces. Het momentum is nu om door te pakken en de voornemens om te zetten in uitvoerbare plannen, oftewel: **"van zeggen naar doen!"**

Visie, hoofddoelstellingen en actielijnen Maritiem Cluster Den Helder kunnen als volgt worden samengevat:



3.2 Van zeggen naar doen: cluster 1

Cluster 1 richt zich op de (haven-)infrastructuur en verbetering van de bereikbaarheid van de stad.

Het betreft:

- het verplaatsen van de Moormanbrug, in combinatie met een nieuwe brug over de Koopvaardersbinnenhaven (Ravelijnbrug);
- het bepalen van de functie van de Van Kinsbergenbrug,
- het verdiepen van de vaarweg Nieuwe Diep, en
- het creëren van een volwaardige vaarroute door het Boerenverdriet;
- ontwikkeling van Buitenveld voor moderne legering en andere stedelijke functies in samenhang met Willemsoord.



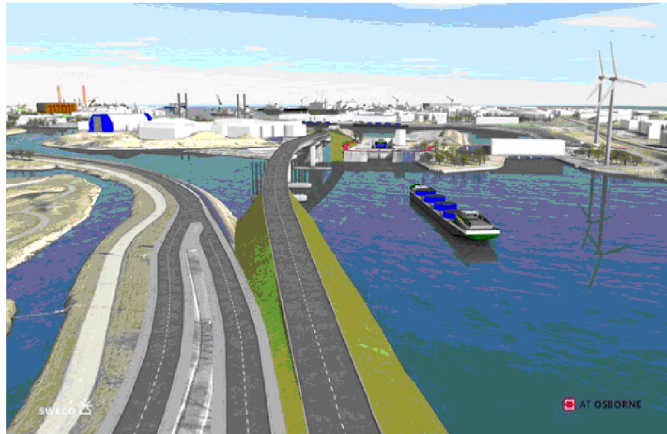
Toelichting/samenhang: Toegang tot de Nieuwe Haven gaat via de Moormanbrug of de Zuidpoort, waarbij de Moormanbrug primair door personeel dat in Den Helder werkzaam is wordt gebruikt. De Moormanbrug en de Van Kinsbergenbrug zorgen dagelijks voor verkeersproblemen. Door de Moormanbrug, die aan vervanging toe is, enkele honderden meters naar het zuidoosten te verplaatsen, in combinatie met een nieuwe brug over de Koopvaardersbinnenhaven en een beslissing over de functie van de Van Kinsbergenbrug, wordt bijgedragen aan het scheiden van verkeersstromen en zal de mobiliteit voor zowel Den Helder als de Nieuwe Haven aanzienlijk worden verbeterd. Nevenvoordeel is dat de kaderuimte ten Noorden van de nieuwe brug aan zowel de civiele als de militaire zijde beter kan worden benut door 'grottere' zeegaande schepen om af te meren. Daarvoor is verdieping van de vaarweg noodzakelijk. Een ander nevenvoordeel is dat de brug op de nieuwe locatie buiten de veiligheidsrisicozonering wordt geplaatst. Het creëren van een volwaardige vaarroute door het Boerenverdriet ten slotte, stimuleert de gebruiksmogelijkheden van het complex Willemsoord doordat de bereikbaarheid van alle locaties/ functies binnen het havengebied verbetert. De vaarroute moet ook geschikt zijn als extra verbinding voor de beroepsvaart.

Door het niet-operationele deel van de legeringsgebouwen buiten de Nieuwe Haven te brengen, naar de locatie Buitenveld of de locatie Bassingracht, wordt hier ruimte gecreëerd. Dit biedt de mogelijkheid om flexibele woon- en verblijfseenheden te realiseren voor de medewerkers van de KM, nabij het Kazemeterrein en de binnenstad van Den Helder. Gevolg hiervan is dat het de werving en het behoud van personeel stimuleert, en de binding met het van oudsher maritieme karakter van de stad en met de maritieme sector in de regio onderstreept en versterkt.

3.3 Ravelijnbrug als nieuwe 'entree' van Den Helder

De Ravelijnbrug als nieuwe 'entree':

- is dé kans om het doorgaand verkeer in Den Helder te ontvlechten van het stadsverkeer en de leefbaarheid aanzienlijk te verhogen;
- van nationaal belang om de bereikbaarheid van de Marine te waarborgen;
- biedt een grote impuls voor de havenontwikkeling en –capaciteit die noodzakelijk is voor de nationale doelstellingen voor wind op zee;
- voorkomt dat Den Helder, zoals de laatste verkeersprognose aangeeft, in 2040 vastloopt waarbij – zonder maatregelen - het verkeer van en naar de ingang Moormanbrug en én de Zuidingang én in en naar de haven volledig vastloopt
- waarborgt de bereikbaarheid van Texel ook op langere termijn.



Planning, doorlooptijd en kosten

PM: 5.1.2e ?

To: 5.1.2e [5.1.2e @noord-holland.nl]; 5.1.2e [5.1.2e @noord-holland.nl]; 5.1.2e [5.1.2e @noord-holland.nl]
Cc: 5.1.2e [5.1.2e @noord-holland.nl]
From: 5.1.2e 5.1.2e
Sent: Wed 11/30/2022 3:46:45 PM
Subject: eerste try-out voor een tijdslijn OMC
Received: Wed 11/30/2022 3:47:35 PM
[Mijlpalen OMC en tijdslijn Concept voor ideevorming.xlsx](#)

Goeiemiddag Collega's,

Bijgaand een eerste opzet voor een tijdslijn voor het OMC. Reacties zijn welkom.

Ik werk nu samen met 5.1.2e en 5.1.2e verder aan een verdieping voor energie. Deze is meer op projectbasis en al wat concreter dan deze omdat daarvoor al data worden genoemd. Als dat werkt voor energie dan volgen ook andere onderdelen. Wordt vervolgd.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e 5.1.2e

Provincie Noord-Holland

5.1.2e

T (06) 5.1.2e

Houtplein 33 2012 DE Haarlem



Provincie
Noord-Holland

NOTE VOOR EXTERNE BEZOEKER.

U kunt (op eigen kosten) gebruik maken van de parkeergarage Houtplein P2 onder het provinciekantoor.

Indien u gebruik maakt van een navigatiesysteem kunt u hiervoor het beste de volgende adresgegevens invoeren:

Wagenmakerslaan 1, 2012 DJ, Haarlem.

To: [5.1.2e] [5.1.2e] [5.1.2e] @outlook.com]; [5.1.2e] [5.1.2e] [5.1.2e] @noord-holland.nl]; [5.1.2e] [5.1.2e] [5.1.2e] @denhelder.nl]
Cc: [5.1.2e] [5.1.2e] [5.1.2e] [5.1.2e] @sweco.nl]; [5.1.2e] [5.1.2e] [5.1.2e] @sweco.nl]
From: [5.1.2e]
Sent: Thur 6/4/2020 4:47:35 PM
Subject: Effectanalyse maatregelen Den Helder
Received: Thur 6/4/2020 4:47:52 PM
[Concept versie rapportage effectanalyse maatregelen N250 Den Helder.pdf](#)

Hoi [5.1.2e] [1.2e] en [5.1.2e],

In de bijlage vinden jullie het concept rapport van de effectanalyse. Het rapport geeft een kwalitatieve beschrijving van de effecten van de maatregelen. Daarnaast doen wij ook een voorstel voor twee pakketten van maatregelen, waarin maatregelen worden gecombineerd. Die pakketten gaan wij nog doorrekenen in het verkeersmodel, maken wij een kosteninschatting voor en zetten we uit in de tijd (korte middel lange en lange termijn).

Drie opmerkingen vooraf ten aanzien van het rapport:

- Het TESO reserveringssysteem is uit deze effectanalyse gehaald. Het effect van deze maatregel wordt separaat onderzocht, in opdracht van de gemeente Den Helder en in samenwerking met TESO.
- Wij vullen de rapportage nog aan met resultaten die volgen uit het parallelle spoor van de uitwerking van de ontwerpen onderdoorgang en Ravelijnbrug. Het nautische aspect van beide infra maatregelen integreren we in het rapport. Ook de fysieke impact van de Ravelijnbrug, dat we kunnen bepalen wanneer het ontwerp er ligt, zullen we waar nodig scherper neerzetten in het rapport.
- Het voorstel wat wij in hoofdstuk 6 doen voor de pakketten van maatregelen, is nadrukkelijk een voorstel. Wij willen hierover met jullie in gesprek om te kijken of de onderbouwing die tot deze pakketten leidt, juist is.

Graag spreken we elkaar hierover in een projectteam-overleg over ca twee weken weer. Ik ga jullie hiervoor een datumprikker sturen. Tussentijds zal ik met jullie contact opnemen om jullie eerste bevindingen op te halen.

met vriendelijke groet,

[5.1.2e]
[5.1.2e]
De Bilt
T [5.1.2e]
M +31 6 [5.1.2e]
[5.1.2e] @sweco.nl

Sweco Nederland B.V.
De Holle Bilt 22
3732 HM De Bilt
T [5.1.2e]
Handelsregister 30129769
www.sweco.nl

Vanaf gepaste afstand blijven wij benaderbaar en betrokken en werken we samen met onze klanten door. Hoe? [Lees hier onze verhalen.](#)

To: [5.1.2e] [5.1.2e] [5.1.2e] @outlook.com]; [5.1.2e] [5.1.2e] [5.1.2e] @noord-holland.nl]; [5.1.2e]
[5.1.2e] [5.1.2e] @denhelder.nl]
Cc: [5.1.2e] [5.1.2e] [5.1.2e] @sweco.nl]; [5.1.2e] [5.1.2e] [5.1.2e] [5.1.2e] @sweco.nl]; [5.1.2e] [5.1.2e]
van [5.1.2e] @sweco.nl]
From: [5.1.2e]
Sent: [5.1.2e] 8/13/2020 2:20:54 PM
Subject: Eindconcept rapportage effectanalyse
Received: Thur 8/13/2020 2:21:12 PM
[14082020 Eindconcept rapport effectanalyse.pdf](#)
[14082020 Samenvatting effectanalyse.pdf](#)

Hoi [5.1.2e] [5.1.2e],

Hierbij stuur ik het eindconcept van het rapport van de effectanalyse toe. Graag een kritische blik op de leesbaarheid van het geheel en de conclusies. Daarnaast heb ik in de bijlage een samenvatting meegestuurd, dat ook in het rapport verwerkt wordt. Ook hier graag jullie reactie op. Mijn voorstel is dat jullie de komende weken de opmerkingen aangeven in de PDF en die mij toe sturen. Ik verwerk dan de opmerkingen. De belangrijkste opmerkingen of onduidelijkheden wil ik graag in de week van 7 september met jullie doornemen. Dan is iedereen weer terug van vakantie. Ik doe hiervoor een vergaderverzoek uit. Voor die tijd zal ik ook nog wel even telefonisch met jullie contact opnemen hierover.

Ik ben vanaf ongeveer nu met vakantie tot en met 24 augustus. Mijn mail blijf ik af en toe wel lezen dus als er vragen zijn schroom niet om die via de mail te stellen.

Met vriendelijke groet,

[5.1.2e]

Samenvatting

Maatregelen bereikbaarheid N250 Den Helder

Datum 14 augustus 2020
Status Concept verise 1

Inleiding

Het Regionaal Ambitiedocument voor De Kop Werkt! is een gezamenlijk product van de 5 partijen die betrokken zijn (Provincie Noord-Holland, gemeenten Den Helder, Texel, Schagen en Hollands Kroon). Hierin zijn doelen vastgelegd waaraan de komende vier jaar wordt samengewerkt. Een van de aandachtsgebieden is de bereikbaarheid van de Kop van Den Helder.

Vanuit het aandachtsgebied bereikbaarheid is in januari 2020 gestart met een onderzoek naar de doorstroming op de N250. De Kop Werkt! Heeft hierin samen met de gemeente Den Helder en de provincie Noord-Holland het voortouw genomen.

Probleemanalyse

De bereikbaarheid van de kop van Den Helder is al jaren een probleem. In 'die kop' zijn verschillende functies gevestigd zoals het centrumgebied van Den Helder met winkelveorzieningen, een Marine terrein, een civiele haven de TESO-veerhaven. De grote gemene deler van deze functies zijn de piekmomenten wanneer verkeer aan getrokken wordt. Die piekmomenten zijn tijdens de zogeten 'toeristische dagen'. Het verkeer van en naar de TESO-veerhaven heeft hierin het grootste aandeel. Op deze dagen is op ieder kruispunt van de N250, dat vanaf de Kooy (knooppunt N9/N99) de enige hoofdontsluiting is, een verkeersafwikkelingsprobleem. Dit zorgt voor wachtrijen op de hele N250 en gaat ten koste van de bereikbaarheid van de kop. Verkeer zoekt dan ook alternatieve routes door bijvoorbeeld het centrum. Daar ontstaan ook wachtrijen wat ten koste gaat van de leefbaarheid.

Oplossingsrichtingen

Op basis van een onderzoek uit 2019 (Middellange termijn oplossingen bereikbaarheid Den Helder, 2019) zijn een aantal potentiële maatregelen geselecteerd die mogelijk verlichting bieden aan het probleem. Van die potentiële maatregelen zijn er twee infrastructurele maatregelen. Namelijk een onderdoorgang op het kruispunt N250 – Havenweg – Ruyghweg en een brug tussen de Ravelijnweg en Het Nieuwe Werk. Deze maatregelen worden als alternatieven van elkaar gezien. Daarnaast zijn er nog vier andere maatregelen die als Quick Wins gezien worden. Namelijk het verplaatsen van de Moormanbrug, het verplaatsen van de zuidingang van het Marine terrein in noordelijke richting, dynamisch verkeersmanagement en parkeermaatregelen.

Dit onderzoek richt zich op de haalbaarheid en effectiviteit van deze maatregelen. Met effectiviteit wordt bedoeld in hoeverre de rijtijd door de maatregel korter wordt op de N250. Voor de infrastructurele maatregelen en de maatregelen die vallen onder dynamisch verkeersmanagement is hiervoor het beschikbare verkeersmodel van de gemeente Den Helder gehanteerd. Met haalbaarheid wordt bedoeld welke fysieke of maatschappelijke impact de maatregel heeft en wat de kosten en baten zijn.

Naast dat de effectiviteit en haalbaarheid van de maatregelen afzonderlijk van elkaar inzichtelijk is gemaakt, is ook gekeken naar waar maatregelen elkaar versterken. Hiervoor zijn twee pakketten samengesteld.

Resultaten

Infrastructurele maatregelen

Als losstaande maatregel heeft de Ravelijnbrug (inclusief het afsluiten van de Van Kinsbergenbrug voor gemotoriseerd verkeer) het grootste effect op de doorstroming van de N250. Oorzaak van dit effect is dat de verschillende verkeersstromen, ter hoogte van de Ravelijnweg, van elkaar gescheiden worden. Verkeer van en naar de haven en het Marine

terrein kan gebruik maken van de brug. Voor deze locaties wordt, met een zuidelijke ingang, de bereikbaarheid sterk verbeterd. Daarnaast biedt dit verlichting op de N250 omdat enkel verkeer van en naar het centrum en de TESO veerhaven blijft rijden op de N250. Doordat de doorstroming op de N250 met deze maatregel verbetert, trekt deze route ook weer verkeer aan uit het centrum dat in de huidige situatie een alternatieve route kiest.

Met name op de toeristische dagen is het effect groot. Op pieken neemt de rijtijd tot 60% af. Op die dagen zijn in de huidige situatie de grootste wachtrijen. Dit zorgt ervoor dat de baten van deze maatregel ook het hoogst zijn. Daar staat tegenover dat de realisatiekosten ca. 40 tot 55 miljoen euro bedraagt, afhankelijk van de keuze voor fietsvoorzieningen (fietsstroken of vrijliggend fietspad aan weerszijde). De fysieke impact van een Ravelijnbrug is daarnaast ook groot, bij zowel de aansluiting met de Ravelijnweg als de aansluiting van het Nieuwe Werk.

Het scheiden van verkeersstromen dat bij de Ravelijnbrug plaatsvindt, vindt niet plaats bij het realiseren van een onderdoorgang ter hoogte van de Havenweg. Deze maatregel trekt wel verkeer aan dat de druk op andere kruispunten op de N250 verhoogd. Hierdoor zien we dat de winst in rijtijd van deze maatregel ongeveer de helft is ten opzichte van de Ravelijnbrug. Daarnaast heeft deze maatregel een behoorlijke fysieke impact op de huidige locatie. Zo schuift onder andere wegprofiel van de N250 het kanaal in waardoor de vaarwegbreedte niet meer voldoet aan de Richtlijnen Vaarwegen 2017. De kosten van deze maatregel wordt ingeschat op ca. 40 miljoen euro.

Overige maatregelen

De overige maatregelen zijn zogeheten Quick Wins die op relatief korte termijn met relatief lage realisatiekosten gerealiseerd kunnen worden. Uit de effectanalyse volgt dat van deze Quick Wins het optimaliseren van VRI's op de N250 het meest effect heeft. Deze maatregel is één van de mogelijkheden van dynamisch verkeersmanagement. Het prioriteren van verkeersstromen, bijvoorbeeld op het moment dat de auto's van de TESO afrijden, levert een verbetering op ten aanzien van de doorstroming. De rijtijden nemen tijdens piekmomenten op de N250 tot 50% af. Van een toename van wachtrijen op de zijtakken is nauwelijks sprake. Dit bevestigt de bestuurlijke keuze (die gedurende dit onderzoek gemaakt is) om in het laatste kwartaal van 2020 op drie geregelde kruispunten zogeheten Slimme iVRI's toe te passen. Ons advies uit deze studie is om het kruispunt met de Ravelijnweg ook als geregeld kruispunt te realiseren. Dit kruispunt kan met de huidige vormgeving van een rotonde een bottleneck zijn.

De andere mogelijkheid van dynamisch verkeersmanagement is het sturen van verkeer via alternatieve routes. De winst bij deze maatregel is minimaal. Bij 10% van het TESO verkeer via de alternatieve route (Waddenzeestraat – Middenweg – Kanaalweg) is de winst in rijtijd op de N250 1 á 2%. Op de alternatieve route beginnen met dezelfde toename de wachtrijen (Kanaalweg) al toe te nemen. Winst op de N250 valt pas te behalen als er een aanzienlijk deel van het verkeer via de alternatieve route gestuurd wordt. Gevolg is dat knelpunten op de alternatieve route dan snel zullen toenemen, in aantal en in omvang.

Het verplaatsen van de Moormanbrug, het verplaatsen van de zuidingang van het Marine terrein en het nemen van parkeermaatregelen leveren als losstaande maatregelen een licht positief effect op. De verwachting is echter dat deze maatregelen in combinatie met andere maatregelen een versterkend effect kunnen hebben. De effectanalyse biedt hiervoor aanknopingspunten om een pakket samen te stellen voor de korte/middellange termijn en de lange termijn.

Maatregelenpakketten

Er zijn twee pakketten van maatregelen samengesteld. Het ene pakket heeft als basis de Ravelijnbrug en het andere pakket heeft als basis het optimaliseren van VRI's op de N250. Bij het laatste is gekeken naar een combinatie met de maatregel dat het gebruik van alternatieve vervoerswijzen van een parkeerterrein bij De Kooy stimuleert. Door deze maatregelen te combineren lijkt het effect versterkt te worden. De potentie van het gebruik van alternatieve vervoerswijzen, vanaf een parkeerterrein bij De Kooy groeit naar mate de doorstroming op de N250 verbetert. Uit deze studie blijkt dat het optimaliseren van VRI's de doorstroming op de N250 verbetert. Anderzijds wordt doorstroming van de N250 en alternatieve routes verbeterd wanneer meer mensen de auto bij De Kooy parkeren. De grootste kostendrager van dit pakket is de realisatie van het parkeerterrein. Dit wordt ingeschat op ca. 500.000 euro. Wanneer bezwaarprocedures meevallen kan deze maatregel op korte tot middellange termijn gerealiseerd worden.

De combinatie van het verplaatsen van de Moormanbrug en de realisatie van de Ravelijnbrug zorgt nauwelijks voor een versterkend effect. Wel kan met het verplaatsen van de Moormanbrug de haven verder ontwikkelen. Gelet op de realisatietermijnen van beide maatregelen dan zou dit pakket gefaseerd gerealiseerd kunnen worden. Deels op de middellange termijn (verplaatsen Moormanbrug) en deels op de lange termijn (Ravelijnbrug). De kosten van dit pakket worden ingeschat op 50 tot 60 miljoen euro.

Aanbevelingen

In het laatste kwartaal van 2020 wordt op bestaande kruispunten van de N250 VRI's geoptimaliseerd. Uit ons onderzoek blijkt dat deze maatregel grote potentie heeft om de doorstroming op de N250 te verbeteren. Wij adviseren om het effect hiervan te monitoren. Onder andere de afwikkeling van het kruispunt Ravelijnweg – N250. Onze studie toont aan dat een geregeld kruispunt op deze locatie het verkeer beter kan afwickelen en dat er in de toekomst beter gestuurd kan worden op verkeersstromen.

Ook adviseren wij om de potentie van een parkeersysteem bij De Kooy, gecombineerd met de maatregelen die eind 2020 worden gerealiseerd, verder te onderzoeken. De potentie wordt onder andere bepaald door het aantal lang parkeerders in het centrum en bij de TESO. Hier moet inzicht worden verkregen. Een andere voorwaarde is de uitbreiding van de blauwe zone in het centrum van Den Helder en bij Willemsoord. Het draagvlak hiervan moet verder worden uitgezocht.

Ten slotte adviseren wij ook om de potentie om het draagvlak van de Ravelijnbrug verder te onderzoeken. Uit deze studie volgt dat bij deze maatregel het meeste effect wordt verwacht. Daarnaast geeft het verplaatsen van de Moormanbrug meerwaarde om de haven verder te ontwikkelen. Op ambtelijk en bestuurlijk niveau zal het gesprek moeten worden gevoerd over de effectiviteit en haalbaarheid van de verschillende maatregelen, volgend uit dit onderzoek. Wat draagt op welke termijn bij aan de ruimtelijke en economische ambities van 'de kop' van Den Helder.

To: 5.1.2e 5.1.2e [5.1.2e @noord-holland.nl]; 5.1.2e 5.1.2e [5.1.2e @noord-holland.nl]; 5.1.2e [5.1.2e @noord-holland.nl];
Cc: 5.1.2e 5.1.2e [5.1.2e @noord-holland.nl]; 5.1.2e 5.1.2e [5.1.2e @noord-holland.nl]; 5.1.2e
5.1.2e [5.1.2e @Noord-Holland.nl]; 5.1.2e 5.1.2e [5.1.2e @noord-holland.nl]
From: 5.1.2e
Sent: Mon 7/29/2024 12:46:50 PM
Subject: financiering Verkenning Ravelijnbrug - maritiem cluster
Received: Mon 7/29/2024 12:46:54 PM

5.1.2e 5.1.2e en 5.1.2e,

Vanochtend hebben 5.1.2e en ik gesproken over de inzet van middelen voor de Verkenning van de Ravelijnbrug, één van de projecten uit het Programma Ontwikkeling Maritiem cluster Den Helder (OMC). De Ravelijnbrug is gekoppeld aan de opgave voor de N250.

Wij hebben het volgende besproken en afgesproken:

- De Verkenning wordt in principe gefinancierd uit het budget voor Verkenningen bij Mobiliteit, op basis van het feit dat de N250 hoog op de prioriteitenlijst van het iNHi staat
- Mogelijk gelijktijdig uit te voeren conditionerende onderzoeken voor dit project worden gefinancierd uit de onderzoeksmiddelen van het Programma OMC (was: exploitatiebudget havencomplexen tbv Maritiem cluster IOT, nu ondergebracht bij DE?)
- Het budget bij Mobiliteit voor Verkenningen voor 2024 is uitgeput
- Vanuit Werklocaties bij DE en de Reserve Ontwikkeling Havencomplexen (onderdeel De Kop-gelden) zijn nog budgetten beschikbaar die in 2024 opgemaakt moeten worden
- De kosten die in 2024 gemaakt worden voor de Verkenning worden betaald uit de budgetten van DE incl de Reserve Havencomplexen, de kosten voor de werkzaamheden aan de Verkenningen in 2025 uit het budget voor Verkenningen bij Mobiliteit
- Het bedrag dat in 2024 door DE gefinancierd wordt, wordt door Mobiliteit in 2025 gereserveerd voor (een deel van) de conditionerende onderzoeken.

5.1.2e, akkoord?

Na de zomervakantie (voorafgaande aan de opdrachtverlening voor de offerte) graag een overleg met 5.1.2e 5.1.2e en 5.1.2e hoe dit handig te organiseren.

Met dank en groet, 5.1.2e

5.1.2e

5.1.2e - 5.1.2e

T 06 5.1.2e

Houtplein 33 2012 DE Haarlem

www.noord-holland.nl

5.1.2e @noord-holland.nl



To: [5.1.2e] [5.1.2e] [5.1.2e] @outlook.com]
From: [5.1] [5.1.2e]
Sent: Thur 9/24/2020 1:01:08 PM
Subject: FW: 09-10-2020 Agenda Bestuurlijk Overleg de Kop Werkt versie 3_ [5.1.2e]
Received: Thur 9/24/2020 1:01:00 PM
[09-10-2020 Agenda Bestuurlijk Overleg de Kop Werkt versie 3_ \[5.1.2e\] .docx](#)

Nog even afstemmen over onderstaande en bijlage?

Niks schokkends volgens mij...

Van: [5.1] [5.1.2e]

Verzonden: donderdag 24 september 2020 14:43

Aan: [5.1] [5.1.2e]

Onderwerp: RE: 09-10-2020 Agenda Bestuurlijk Overleg de Kop Werkt versie 3_ [5.1.2e]

Hoi [5.1.2e], ik heb een tekstvoorstel, en heb dat ook even aan [5.1.2e] voorgelegd, omdat wij het MC nu eenmaal samen trekken.

Laat even weten als [5.1.2e] de tekst niet overneemt, dan moeten we daar iets mee doen.

[5.1.2e] vraagt zich verder af hoe de Agenda 2040 zich verhoudt tot andere bij NHN-stukken. Daar weet ik niet zoveel van.

Wel goed om die relatie goed te leggen.

Groet, [5.1.2e]

Van: [5.1] [5.1.2e] < [5.1.2e] @noord-holland.nl >

Verzonden: donderdag 24 september 2020 09:05

Aan: [5.1] [5.1.2e] < [5.1.2e] @noord-holland.nl >

CC: [5.1.2e] < [5.1.2e] @Noord-Holland.nl >

Onderwerp: 09-10-2020 Agenda Bestuurlijk Overleg de Kop Werkt versie 3_DS-

Hoi [5.1.2e],

Wil jij even kijken naar de tekst over de N250 in bijgevoegde agenda voor het bestuurlijk trio van DKW!.

Dank en groet,

[5.1.2e]

To: [5.1.2e] [5.1.2e] [5.1.2e] @noord-holland.nl]; [5.1.2e] [5.1.2e] [5.1.2e] @noord-holland.nl]; [5.1.2e]
Bon[[5.1.2e] @outlook.com]; [5.1.2e] [5.1.2e] [5.1.2e] @denhelder.nl]
Cc: [5.1.2e][5.1.2e] [5.1.2e] @sweco.nl]; [5.1.2e] [5.1.2e] @sweco.nl]
From: [5.1.2e]
Sent: Tue 4/14/2020 6:30:28 AM
Subject: FW: Afstemming ontwerpen N250 Den Helder 16/4
Received: Tue 4/14/2020 8:11:06 AM
[06-Principeprofielen.pdf](#)
[03-Toekomstige_situatie.pdf](#)
[05-Lengteprofiel.pdf](#)
[Toelichting ontwerp onderdoorgang.docm](#)

Dag allemaal,

Hopelijk hebben jullie prettige paasdagen gehad en kunnen genieten van het mooie weer.

Hierbij het ontwerp van de onderdoorgang met daarbij het lengte profiel en het principe profiel. Daarbij ook een toelichting op gemaakte keuzes die afwijken van het ontwerp van Movares. Het ontwerp en de keuzes nemen we donderdag met jullie door. Ik wil jullie daarom vragen om het ontwerp en de toelichting tot jullie te nemen om zo een constructief overleg te hebben.

Met vriendelijke groet,

[5.1.2e]

Van: [5.1.2e]

Verzonden: vrijdag 10 april 2020 14:58

Aan: [5.1.2e] @noord-holland.nl; [5.1.2e] [5.1.2e] [5.1.2e]

CC: [5.1.2e] [5.1.2e]

Onderwerp: Afstemming ontwerpen N250 Den Helder 16/4

Dag allemaal,

Aanstaande donderdag spreken wij elkaar in een tweede afstemming over de ontwerpen voor de studie N250/Den Helder.

Bespreekpunten zijn in ieder geval:

1. Het ontwerp van de onderdoorgang Havenweg
2. Stand van zaken met betrekking tot de analyse naar de Ravelijnbrug

Onderdoorgang Havenweg

De ontwerptekeningen (principeprofielen en ontwerp) zijn klaar. Wij zijn nog bezig met een toelichting op het ontwerp. Die willen wij graag meesturen met de ontwerptekeningen. Wij hopen dat dit vandaag nog lukt, anders wordt het dinsdag.

Ravelijnbrug

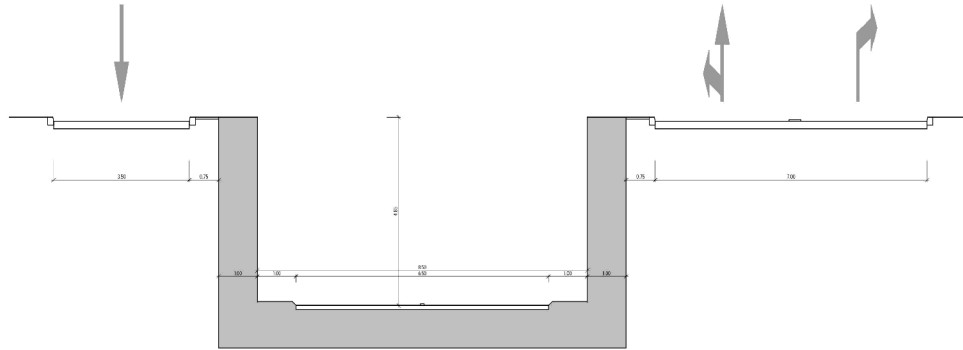
We zijn vergevorderd met de analyse naar eerdere varianten van de Ravelijnbrug. De analyse helpt om de voor- en nadelen en de mogelijkheden- en onmogelijkheden op een rijtje te zetten. Van daaruit ontstaat een inzicht in wat de beste locatie en uitvoering van de brug zou zijn. Hierin zijn wij op zoek naar een reële technisch maakbare variant. Daarbij hoeft het niet een van deze varianten te worden, het kan ook dat samengestelde onderdelen leiden tot een nieuwe optimale variant. Hoe wij de analyse hebben opgebouwd en wat de eerste voorzichtige conclusies zijn, daar praten wij jullie donderdag graag over bij.

Alvast een prettig paasweekend gewenst!

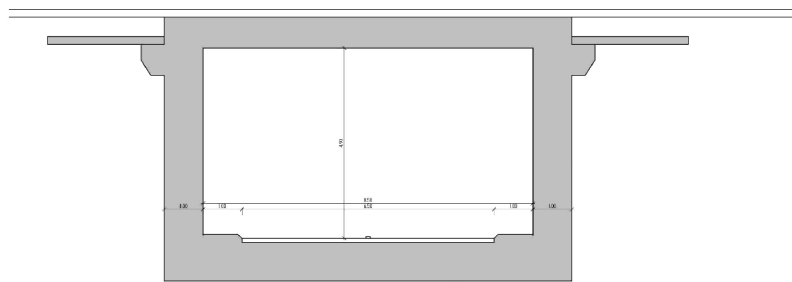
Be safe!

Met vriendelijke groet,

[5.1.2e]



PRINCIPEPROFIEL 1 SCHAL 150



PRINCIPEPROFIEL 2 SCHAL 150

Maak tekeningen altijd in de juiste schaal op.
 Maak tekeningen altijd in de juiste schaal op.
 Maak tekeningen altijd in de juiste schaal op.

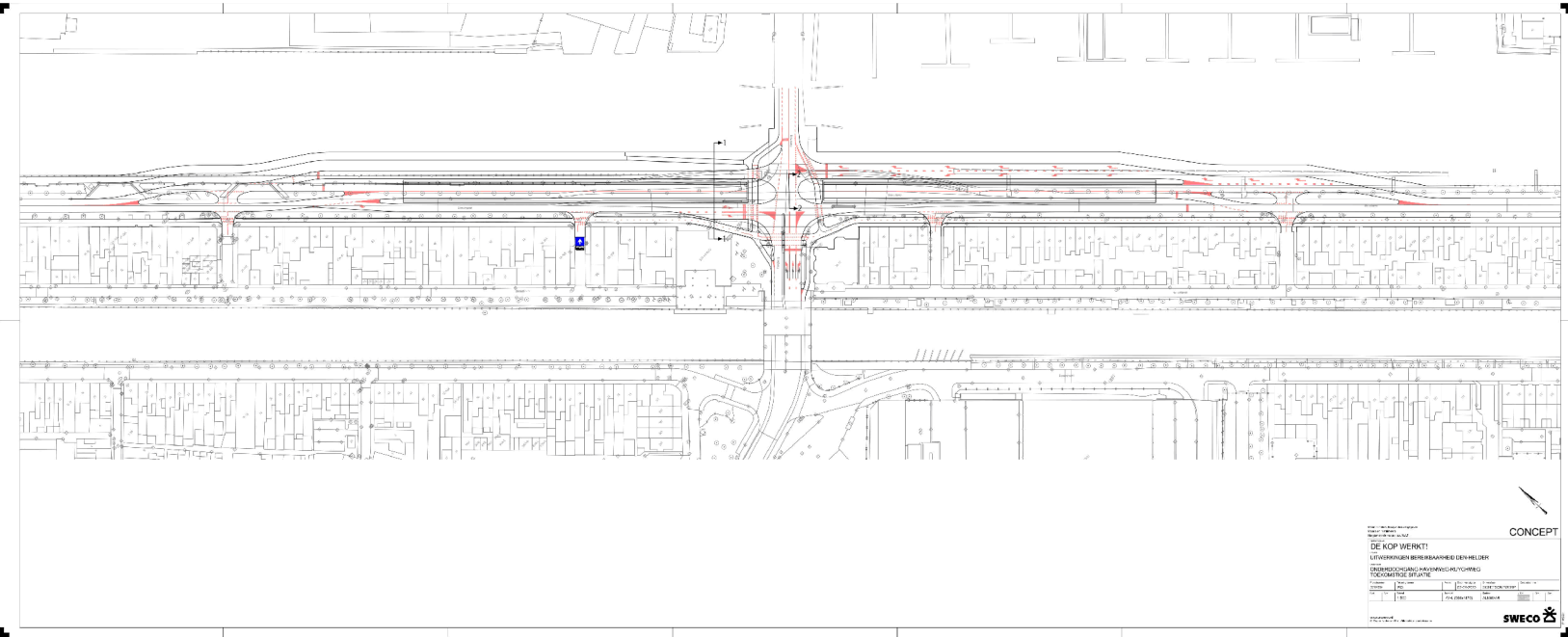


DE KOP WERKT!
 UITWERKINGEN BEREIKBAARHEID DEN-HELDER
 ONDERDOORGANG HAVENWEG-RUYGHWEG
 PRINCIPEPROFIELEN

Projectnummer	300	Werk	03-04-2020	Schetsontwerp	Gebruiker
Sch. nr.	0101	Werk	A1-L-1501	ALMAAR	OK

www.sweco.nl
 © Deen-Nederveen B.V. - Afbeeldingen van foto's



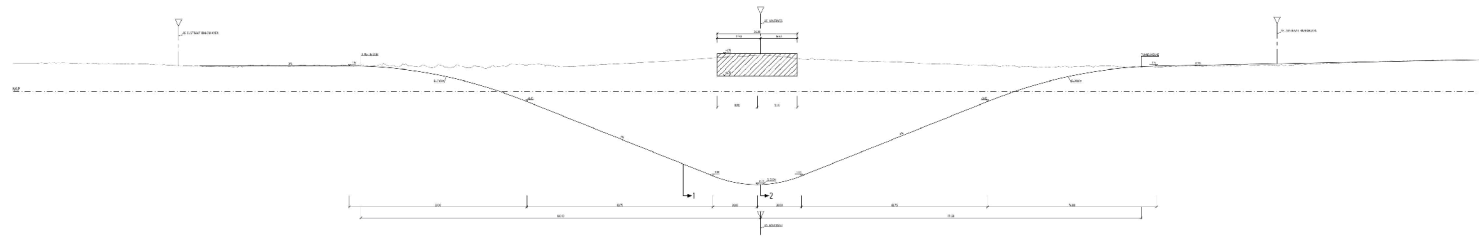


CONCEPT

DE KOP WERKT!
 LITVAKHINEN BUREAU VAN HET NEDERLANDSE
 TOEGANGSBEHEER EN VERKEERSCONTROLE

Project	100-1000	Projectnummer	100-1000
Client	100-1000	Client	100-1000
Scale	1:1000	Scale	1:1000
Date	10-10-2010	Date	10-10-2010

SWECO



Station	0+00	0+10	0+20	0+30	0+40	0+50	0+60	0+70	0+80	0+90	1+00	1+10	1+20	1+30	1+40	1+50	1+60	1+70	1+80	1+90	2+00	
Bestaande grond	1.50	1.50	1.50	1.50	1.50	1.50	1.50	1.50	1.50	1.50	1.50	1.50	1.50	1.50	1.50	1.50	1.50	1.50	1.50	1.50	1.50	1.50
Wegdek	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
Wegdek dikte	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50
Wegdek hoogte	1.50	1.50	1.50	1.50	1.50	1.50	1.50	1.50	1.50	1.50	1.50	1.50	1.50	1.50	1.50	1.50	1.50	1.50	1.50	1.50	1.50	1.50

LENGTEPROFIEL 1:100 (m.a.w.)

CONCEPT

DE KOP WERKT!

LIVESTANDEN BEHEERBAARHEID GEBIEDEN

TOEGEBODENDELEN EN VERBODENDELEN

LEVENSTIJDEN

Project	100000000	100000000	100000000	100000000
Client	100000000	100000000	100000000	100000000
Scale	1:100	1:100	1:100	1:100

SWECO



Contactpersoon

5.1.2e

5.1.2e

5.1.2e @mindef.nl

5.1.2e

Datum

14 maart 2024

AGENDA

Betreft Stuurgroep Maritiem Cluster Den Helder

Vergaderdatum 3 april 2024

Vergadertijd 10.00 – 11.30 uur

Vergaderplaats Willemsoord 66, Den Helder, zaal Marsdiep 66.00.21

Aanwezig CDR 5.1.2e, SBN 5.1.2e, H. Schartman, 5.1.2e

Namens Programmateam: 5.1.2e, 5.1.2e, 5.1.2e, Ltkol 5.1.2e, 5.1.2e, 5.1.2e, 5.1.2e, 5.1.2e

Afwezig

1. Welkom, vaststellen agenda
2. Vaststellen verslag SG d.d. 4 oktober 2023
3. Bespreken en vaststellen Programmaplan OMC
 - Opdracht van de SG aan de PM
 - Bespreekpunten: zie markeringen in document
4. Vaststellen opzet Programmabureau OMC
5. Vaststellen bestedingsplan en begroting programmakosten OMC

6. Vaststellen Projectfiches als startdocument voor verdere planuitwerking:

- Kadeverbreding NDNW
- Vernieuwen en verplaatsen Moormanbrug
- Ravelijnbrug
- Vaarroute Boerenverdriet
- Buitenveld

7. Rondvraag

Projectfiche Ravelijnbrug (versie 18-3-2024)

1. Project	Naam	Ravelijnbrug
	Projectverantwoordelijke	5.1 5.1.2e (Beleidsadviseur Provincie Noord-Holland)
	Andere teamleden	<p>Kernteam</p> <p>5. 5.1.2e (verkeerskundig) en schakel naar intern ingenieursbureau PNH: op de achtergrond, data en techniek. Nautisch vanuit BU/BSP via 5.1.2b 5.1.2b.</p> <p>5.1 5.1.2e : projectleider BEL/MOB mede verantwoordelijk voor het trekken van de verkenning</p> <p>Breder team:</p> <p>5.1 5.1.2e 5.1.2e 5.1.2e 5.1 5.1.2e 2e 5.1.2e betrokken vanuit PNH en programma.</p> <p>5.1.2e 5.1.2e , betrokken als gebiedsregisseur provinciaal areaal (beheer en onderhoud)</p> <p>5. 5.1.2e , subsidies/financiering</p> <p>Toevoegen gemeente, RvB en defensie: actie uitzetten via PT, zie ook koppeling met projectfiche Moormanbrug</p>
	Aanleiding, beschrijving / scope	<p>Het project maakt deel uit van cluster 1, zoals beschreven in het op 29 juni 2023 ondertekende Bestuursakkoord Ontwikkeling Maritiem Cluster Den Helder. Defensie, Provincie Noord-Holland en Gemeente Den Helder werken samen aan een toekomstbestendige ontwikkeling van het bredere havengebied in Den Helder. Partijen doen dit om de economisch en sociaal-maatschappelijke structuur van de regio Kop van Noord-Holland en de stad Den Helder te versterken én om de ontwikkeling van de defensieorganisatie richting een moderne krijgsmacht in Den Helder te ondersteunen. Hiervoor moeten de komende jaren concrete stappen worden gezet. Het OMC bevat een groot aantal projecten die in samenhang tot elkaar staan, maar niet gelijktijdig ontwikkeld kunnen worden. Om tot uitvoering te komen, is clustering van projecten wenselijk.</p> <p>De bereikbaarheid van de haven kan worden verbeterd door de hoeveelheid verkeer wat de stad in en door komt te verminderen. Dit kan onder andere door de verschillende verkeersstromen eerder af te vangen of door verkeersstromen meer te spreiden.</p>

		Een tweede doorgaande route over het Nieuwe Diep/Nieuwe Werk door een nieuwe oeververbinding (de Ravelijnbrug) en het realiseren van een nieuwe verplaatste Moormanbrug van en naar Defensierrein, kan ervoor zorgen dat de verschillende verkeersstromen zodanig worden verspreid dat de leefbaarheid van de stad verbeterd en congestie wordt beperkt.
2. Projectdoel	Beoogde resultaat van het project, bestuurlijk besluit wanneer?	<p>Het doel is om een nieuwe oeververbinding te realiseren en daarmee de verkeersstromen in Den Helder te scheiden ten behoeve van het waarborgen van de leefbaarheid in de stad, bereikbaarheid van civiele en Marine havens.</p> <p>Planning: (Bestuurlijk) besluit van de 3 overheden (gemeente Den Helder, Defensie en PNH) in Q4 2024/Q1 2025 over vervolgfase van onderzoek nieuwe oeververbinding. Dit betreft de zogenaamde "Studiefase" (fase 2), waarin de voorkeursvariant wordt bepaald en financiering (op hoofdlijnen/schetsonwerp met SSK-raming) en trekker-schap en toekomstig beheer worden overeengekomen.</p>
	Hoe draagt resultaat bij aan de doelen van het OMC?	<p>Het project maakt onderdeel uit van de haveninfrastructuur. Met dit project wordt beoogd:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Nationale veiligheid: Bereikbaarheid van de Koninklijke Marine. Door de Ravelijnbrug in combinatie met een verplaatste Moormanbrug kan het verkeer worden gesplitst en wordt de betrouwbaarheid van de bereikbaarheid van Marinehavens sterk verbeterd. - Leefbaarheid en bereikbaarheid: De Ravelijnbrug kan zorgen voor een grote vermindering van het verkeer door de stad Den Helder en het afwaarderen van de Van Kinsbergenbrug waardoor opstopping (brug met stoplicht) en vrachtverkeer (uitstoot) beperkt worden. - Voorzien in de (enige) ontsluitingsroute van Texel: De prognoses 2040 tonen aan dat bereikbaarheid van Texel, op iedere gemiddelde dag verslechtert. Dit vergt maatregelen. - Nationale doelstellingen wind op Zee en havencapaciteit: Er is een aantoonbaar tekort van havencapaciteit om de doelstellingen voor realisatie en specifiek voor Den Helder onderhoud aan Wind op Zee te voldoen. Door de komst van de Ravelijnbrug kan de haven van Den Helder, in samenhang met de luchthaven Den Helder meer en sneller voorzien in de urgente vraag naar personeel en voorzieningen voor maintenance van de offshore windparken. - Economisch klimaat: Het voorzieningenniveau in de Kop van Noord Holland staat onder druk, terwijl Den Helder het grootste aanbod arbeidsplaatsen heeft van de regio. - Accommoderen woningbouwopgave en groei van defensie: De realisatie van 2000 nieuwe woningen en 1200-2000 extra arbeidsplaatsen/legcring voor de koninklijke marine komen in het geding als de mensen niet goed op locatie kunnen komen
3. Behoeft		<ul style="list-style-type: none"> • Naast gemotoriseerd wegverkeer zijn langzaam verkeer en Scheepvaart (incl. brugopeningen) en OV van groot belang in de bereikbaarheidsbehoefte en de

		<ul style="list-style-type: none"> • beoogde mobiliteitstransitie • Maatregelen treffen om de hinder en leefbaarheid van Den Helder te verbeteren. • Scheiden van verkeerstromen ter voorkoming van congestie.
4. Afhankelijkheden of volgordelijkheden?	Waar is het project afhankelijk van en is er sprake van een volgordelijkheid	<p>De Ravelijnbrug maakt het mogelijk om (vanuit het zuiden gezien) verkeerstromen naar haven en/of Marine en/of Texel te kunnen scheiden vóórdát al het verkeer door de stad gaat.</p> <p>Vanuit het programma gezien is er een grote afhankelijkheid tussen de Moomanbrug en Ravelijnbrug, herinrichting tracé Nieuwe Diep-Nieuwe Werk tot en met de TESO-haven, gebruik van de civiele haven, opstelruimte marineterrein (poort), ontwikkeling Buitenveld en het doel om de leefbaarheid in de stad te verbeteren.</p>
5. Stand van zaken	Fase van het project (verkenning – studie – uitvoering cf PNH systematiek)	Verkenning varianten (3 á 4) t.b.v. van studiefase en planuitwerking op basis van uitgesproken ambitie in het Bestuursakkoord OMC Den Helder
	Gedetailleerde uiteenzetting van de planning met actiepunten per project	<p>(Voorlopig) oplevering conceptresultaten verkenning in Q4 2024</p> <p>Onderzoek varianten Ravelijnbrug (3 á 4) op schetsontwerp niveau met kostenraming en Multi criteria tabel met voor en nadelen ten behoeve van bestuurlijke keuze voorkeursvariant.</p> <p>PM: detailplanning volgt</p>
	Onderzoeken die opgestart zijn of worden op chronologische volgorde	<p>Het modelmatig in beeld brengen wat een nieuwe oeververbinding binnen stad en haven voor effecten heeft en of deze bijdragen aan de doelen van het Bestuursakkoord én passen binnen de mobiliteitsvisie TEX-DH en provinciaal/gemeentelijk beleid: dit gebeurt op basis van de ingewonnen data (Dataonderzoek Sweco/lopende mobiliteitsonderzoek)</p> <p>Variantenstudie op basis van de geldende kaders (ploffzones, beschermd stadsgezicht, Omgevingswet enz.).</p> <p>Subsidie - financieringsmogelijkheden</p>

6. Financieel	Begroting en dekkingsvoorstel	Variantenstudie/ Verkenning: 5.1.2f Studiefase: 5.1.2f Planfase: 5.1.2f (2-3 jaar IPM team) Realisatie: 5.1.2f
7. Risico inschatting	Overzicht van specifieke projectrisico's met eventueel te nemen beheersmaatregelen	<p>Voor de Verkenningfase: verwachtingsmanagement richting bestuurders en de omgeving.</p> <p>Projectrisico's worden op hoofdlijnen onderzocht, bv financieel planuitwerking, milieu en veiligheid, Natura 2000. Verdere inschatting van risico's kan onderdeel uitmaken van de variantenstudie (risicosessie)</p> <p>Verwachte risico's in de studiefase:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Draagvlak omgeving • Kosten/financiering <p>Verwachte risico's in de plan en uitvoeringsfase: Planologische procedures</p>



Programmaplan Ontwikkeling Maritiem Cluster (OMC) Den Helder

Datum 14 maart 2024
Status **Concept, versie 0.5**

Auteur

5.1.2e	5.1.2e	(5.1.2e
5.1.2e		(AT Osborne)	

Voor akkoord,

Voor akkoord,

Handtekening Opdrachtgever [Vz-er SG]
Naam:
Datum:

Handtekening Opdrachtnemer [Progmgr]
Naam:
Datum:

Inhoud

Programmaopdracht / samenvatting.....	3
1 Inleiding.....	4
1.1 Aanleiding.....	4
1.2 Doel.....	4
1.3 Leeswijzer.....	4
2 Uitgangspunten.....	5
3 Het Programma.....	6
3.1 Toekomstvisie Maritiem Cluster Den Helder 2040.....	6
3.1.1 Thuisbasis Koninklijke Marine.....	6
3.1.2 Logistieke basis voor offshore & aanlandplaats duurzame energie6	
3.2 De opgaven in het Maritiem Cluster.....	7
3.3 Twee hoofddoelstellingen.....	7
3.4 Leidende perspectieven van het programma.....	8
3.4.1 Realisatie toekomstbestendige infrastructuur.....	8
3.4.2 Herontwikkelingen in en om de haven.....	9
3.4.3 Introductie slimmere mobiliteitsconcepten.....	9
3.4.4 Ontwikkeling Energy Maintenance Valley.....	10
3.5 Geclusterde gebiedsontwikkeling.....	12
3.5.1 Cluster 1.....	12
3.5.2 Cluster 2.....	13
3.5.3 Cluster 3.....	15
3.6 Nieuwe ontwikkelingen / 'Rolling Plan'.....	15
3.7 Maritiem Cluster: meer dan gebiedsontwikkeling.....	16
4 Stakeholders Maritiem Cluster.....	17
4.1 Veelomvattend netwerk.....	17
4.2 Uitgangspunten omgevingsmanagement.....	18
5 Governance.....	19
5.1 Bestuurlijk Overleg (BO).....	19
5.2 Stuurgroep (SG).....	19
5.3 Programmteam.....	20
5.3.1 De programmamanager.....	20
5.3.2 Het Programmabureau.....	21
5.4 Projectteams: aansturing door 'hoofdaannemer'.....	21
5.5 Werkwijze en mandaat programmakosten.....	21
6 Risico- en issuemangement.....	23
6.1 Risicomangement.....	23
6.2 Issuemangement.....	23
7 Monitoring, rapportages en verantwoording.....	24
7.1 Intern.....	24
7.2 Extern.....	24
8 Communicatie: succesfactor.....	25
8.1 Inleiding.....	25
8.2 Kernboodschap.....	25
8.3 Uitgangspunten en doelgroepen.....	25
8.4 Communicatiedoelen.....	26
8.5 Communicatie en omgevingsmanagement/participatie.....	27
8.6 Uitwerking.....	27
Bijlage 1: Programmabureau.....	28
Bijlage 2: Format projectfiches.....	29
Bijlage 3: Documentatie.....	30
Bijlage 4: Risicotabel programma OMC.....	31

Programmaopdracht / samenvatting

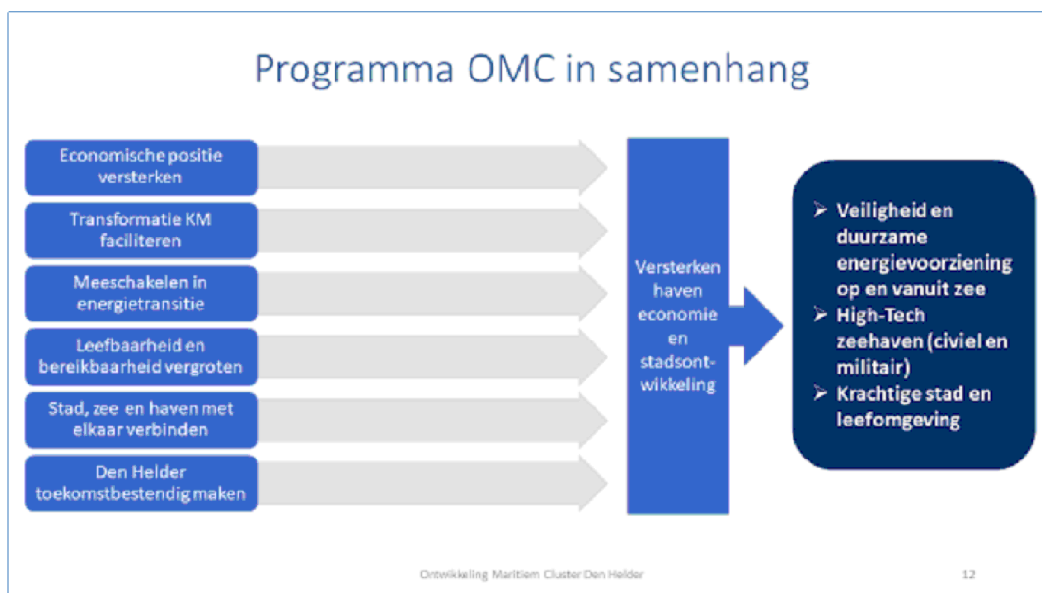
Dit document is het Programmaplan als bedoeld in punt 2.5 van het door de Staatssecretaris van Defensie, de Gedeputeerde Staten van de Provincie Noord-Holland en Burgemeester en Wethouders van de gemeente Den Helder op 29 juni 2023 gesloten Bestuursakkoord Maritiem Cluster Den Helder.

Het plan beschrijft de programmatische aanpak om te komen tot de ontwikkeling van het Maritiem Cluster aan de hand van de uitgangspunten en de doelen van het Bestuursakkoord. Het bevat een uitwerking van de governance, risico- en issue management en rapportages en monitoring met betrekking tot het programma. Ter afsluiting wordt op hoofdlijnen de werkwijze met betrekking tot de communicatie beschreven.

Om tot uitvoering te komen, is clustering van projecten noodzakelijk. De projecten worden uitgevoerd door daartoe in te richten projectteams. Daarbij geldt dat elk project 1 'hoofdaannemer' heeft, die de hoofdverantwoordelijke is voor de planuitwerking en uitvoering. Primair is het betreffende lid van het programmateam verantwoordelijk voor de aansturing en de bemensing van het betreffende project. Indien andere partijen aan het project dienen bij te dragen, dan wordt dit vastgelegd in de als bijlage opgenomen projectfiches. Aan de hand van de programmamonitor en terugkoppeling van de projectleiders wordt overzicht bewaakt op de voortgang, risico's en issues.

Met het vaststellen van het Programmaplan op de Stuurgroepvergadering d.d. 3 april 2024 geeft de Stuurgroep hierbij de opdracht aan de programmamanager om conform dit plan de ontwikkeling van het Maritiem Cluster uit te doen voeren. Hierbij gelden de kaders en spelregels zoals gesteld in het Bestuursakkoord alsmede in het programmaplan.

Het programmaplan is een 'levend' document dat tenminste eenmaal per jaar zal worden herzien en/of aangevuld.



1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Voor u ligt het programmaplan Ontwikkeling Maritiem Cluster Den Helder. Dit programmaplan bevat een uitwerking van de wijze waarop de gevalideerde projecten die vallen binnen de fysieke gebiedsontwikkeling van het Maritiem Cluster worden uitgevoerd alsmede andere gevalideerde ontwikkelingen en initiatieven die bijdragen aan de doelstellingen van het Maritiem Cluster.

Het programmaplan is een opdracht die voortvloeit uit het op 29 juni 2023 door de Staatssecretaris van Defensie, de Gedeputeerde Staten van de Provincie Noord-Holland en Burgemeester en Wethouders van de gemeente Den Helder gesloten bestuursakkoord ten aanzien van de ontwikkeling van het Maritiem Cluster Den Helder.

... "Partijen stellen gezamenlijk een (uitvoerings-)programma op, waarin alle activiteiten opgenomen worden om te komen tot uitvoerbare projecten, en waarin (wettelijke) rollen, bevoegdheden en verantwoordelijkheden van partijen verduidelijkt zijn in de fasen van studie en planuitwerking..."

1.2 Doel

Dit programmaplan beschrijft de wijze waarop invulling wordt gegeven aan de fysieke gebiedsontwikkelingsopgaven en dient daarmee de overkoepelende doelen uit het bestuursakkoord. Het is daarnaast specifiek bedoeld als de basis voor de gehele integrale ontwikkeling van het Maritiem Cluster en zal gedurende de looptijd van de ontwikkeling (2040) dienen als:

- Toetssteen (waarom doen we dit, hebben we het doel nog scherp voor ogen?)
- Instrument voor sturing en monitoring (wat hebben we gezamenlijk afgesproken in het programma, per project en ten aanzien van rollen, verantwoordelijkheden en verantwoording en houden we ons hieraan?)
- Programmabeheersing (welke risico's en issues voor het programma vragen aandacht en maatregelen? Hoe betrekken we de stakeholders en hoe organiseren we participatie en communicatie?)
- Instrument ten behoeve van beoordeling en prioritering van nieuwe initiatieven en ontwikkelingen (welke nieuwe ontwikkelingen en initiatieven die bijdragen aan de doelen van het Maritiem Cluster dienen als (deel)project te worden uitgewerkt?)

1.3 Leeswijzer

Het programmaplan is als volgt opgebouwd. Vertrekpunt is een beschouwing op de gebiedsontwikkeling Maritiem Cluster waarin de uitgangspunten en de doelen van het gehele programma worden toegelicht alsmede de betrokken stakeholders worden beschreven. Daarna worden achtereenvolgens de governance, risico- en issue management, rapportage en monitoring met betrekking tot het programma beschreven. Ter afsluiting wordt op hoofdlijnen de werkwijze met betrekking tot de communicatie beschreven.

2 **Uitgangspunten**

Partijen constateren in het bestuursakkoord:

- dat zij de samenwerking op genoemde opgaven willen verdiepen en bestendigen, ten dienste van de gezamenlijke belangen voor Defensie, Gemeente en Provincie. Zoals ook in het verleden, werken zij hiervoor samen met andere organisaties (overheden en private partijen) met een belang en verantwoordelijkheid bij de opgaven.
- dat zij, om tot realiseerbare en inpasbare oplossingen van de opgaven te komen, een integrale gebiedsontwikkeling starten. Ontwikkeling van genoemde onderwerpen legt in veel gevallen beslag op fysieke en milieuruimte. Een brede, integrale en gebiedsgerichte aanpak van het vastgoed, (haven)terreinen en -infrastructuur vinden zij essentieel. Ook in de integrale gebiedsontwikkeling werken zij samen met andere organisaties met een belang en verantwoordelijkheid bij de opgaven.
- dat de samenwerking is gebaseerd op het samenbrengen van belangen en behoeftes van alle partijen binnen het Maritiem Cluster. Belangen en behoeftestellingen rond functies en gebruik zijn hierbij leidend geweest, en blijven leidend, bij het gehele proces voor het bepalen en uitwerken van ontwikkelrichtingen waarin de ambities vorm krijgen. Dit heeft geleid tot een 'Voornemen tot een Integrale Ontwikkeling van het Maritiem Cluster' (Voornemen Integraal OMC), waarin ontwikkelrichtingen verbeeld zijn als leidend perspectief.
- dat zij streven naar optimale benutting van het havengebied (civiel en militair), versterking van de maritieme stadsontwikkeling, verbetering van de bereikbaarheid (infrastructuur en mobiliteitstransitie), en duurzame en klimaatadaptieve ontwikkeling en energietransitie.

3 Het Programma

3.1 Toekomstvisie Maritiem Cluster Den Helder 2040

Den Helder is van nationaal belang voor de veiligheid én voor duurzame energievoorziening op en vanuit zee. Het is daarmee een essentiële schakel voor de Nederlandse en bondgenootschappelijke veiligheid en voor onze toekomstige energie infrastructuur (wind op zee en/of waterstof). Het toekomstbeeld van het Maritiem Cluster 2040 is een compacte High-Tech zeehaven (civiel en militair) in verbinding met een krachtige, goed toegeruste stad en welvarende leefomgeving¹. Daarbij vormt Den Helder samen met de Kop van Noord-Holland één regionaal samenhangend systeem op het gebied van onderwijs, arbeidsmarkt, wonen, recreatie en mobiliteit en draagt het bij aan een gezonde en toekomstbestendige regionale economie.

3.1.1 Thuisbasis Koninklijke Marine

Den Helder is de thuisbasis voor de Koninklijke Marine. De KM is onlosmakelijk verbonden met Den Helder en is de grootste werkgever in de regio. De KM is zeer belangrijk voor Den Helder en andersom is Den Helder dat ook voor de Koninklijke Marine. Voor de KM geldt boven alles dat de operationele inzetbaarheid te allen tijde gegarandeerd moet zijn. Voor een verantwoorde bedrijfsvoering en strategische ontwikkelingen (high-tech maintenance) is voldoende virtuele en fysieke ruimte nodig. Ook is extra kaderuimte nodig om fysiek tegemoet te kunnen komen aan de veranderende vraag (grotere schepen, NAVO verplichtingen en invloed van wet- en regelgeving).

Na jaren van bezuinigingen is het defensiebudget aanzienlijk verhoogd. Hierdoor is er weer ruimte voor groei voor de KM, waardoor de werkgelegenheid zal toenemen en huidige schepen kunnen worden vervangen door een nieuwe generatie modernere en grotere fregatten/ondersteunende vaartuigen. Het tekort aan (kade)ruimte zal de komende jaren verder toenemen, terwijl de ruimte op de marinebasis beperkt blijft. Gezocht moet worden naar mogelijkheden voor een multifunctioneel of efficiënter gebruik van de beperkte beschikbare ruimte binnen de haven en het Maritiem Cluster.

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

3.1.2 Logistieke basis voor offshore & aanlandplaats duurzame energie

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

Den Helder is op dit moment al een belangrijke aanlandplaats van energie, zo komt de meerderheid van het Noordzeegas hier aan land. Fossiele brandstoffen (zoals gas) zijn echter eindige producten en deze moeten op termijn worden getransformeerd naar meer duurzame varianten. Daar liggen voor Nederland en de regio dan ook de grote opgaven. De energietransitie biedt nieuwe perspectieven (elektriciteit en waterstof) ten aanzien van de bestaande rol van Den Helder als aanlandingshub voor het Noordzeegas. Den Helder heeft de potentie om zich te ontwikkelen tot een belangrijke duurzame energiehub voor beheer en onderhoud van windparken, waar de energie van de windparken op zee

¹ Referte C: rapport 'Toekomstbestendige stad en haven voor de kop van Noord-Holland'

zowel in de vorm van elektronen als waterstof moleculen kan worden aangeland. Daarnaast zal de aanlanding van wind op zee, wanneer besloten wordt dat dat in Den Helder gaat plaatsvinden, ook grote investeringen vragen in transformatorstations en zullen zware elektriciteitskabels nodig zijn om de energie naar de grotere Nederlandse economische centra te transporteren.

De al in Den Helder aanwezige gasinfrastructuur kan op termijn worden ingezet voor het transport van waterstof dat op zee of in Den Helder zelf is geproduceerd. Overall zal de offshore logistieke sector zich op termijn omvormen van olie en gas naar elektriciteit en waterstof en daarmee zal de de bedrijfsvoering in de haven en ook de luchthaven moeten worden gemoderniseerd en meeveranderen - en daarmee dus ook Den Helder

3.2 De opgaven in het Maritiem Cluster

Het Voornemen integrale ontwikkeling onderscheidt een zestal opgaven en kansen die betrekking hebben op het Maritiem Cluster:

1. De economische positie versterken
2. De operationele inzet van de Koninklijke Marine waarborgen
3. De schakel in de energietransitie vergroten
4. De bereikbaarheid van de stad en het eiland Texel waarborgen
5. De stad, zee en haven met elkaar verbinden
6. Toekomstbestendig ontwikkelen

3.3 Twee hoofddoelstellingen

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

1. Het versterken van de haven economie:

Met het versterken van de haven economie wordt maximaal ingezet op enerzijds wat er al is en anderzijds op wat er komen gaat gelet op de transities waar ook de haven van Den Helder mee te maken krijgt. De haven is voor Den Helder de economische motor en de reële mogelijkheid voor economische groei, ook voor de regio. Het biedt mogelijkheden voor versterking en versteviging van het economisch potentieel. De geplande groei van de KM, vorming van een Maritiem Maintenance valley en kansen voor ontwikkeling op het gebied van offshore & maintenance en de inzet op waterstof zijn concrete onderdelen van dit economisch potentieel.

De Rijkszeehaven van Den Helder is ook de thuishaven van de KM en dient als belangrijke haven voor de Kustwacht. Met de ontwikkelingen op de Noordzee zullen de activiteiten van de KM aan belang winnen. De Rijkszeehaven zal zich meer en meer ontwikkelen als operationeel centrum en thuisbasis voor handhaving, bewaking en beveiliging van het Noordzeegebied. Hier heeft de Kustwacht een belangrijke rol. Daarnaast is de haven de plek voor scheepsonderhoud. Zowel de civiele bedrijvigheid, als de KM zijn gebaat bij een sterke en zichzelf continue ontwikkelende onderhoudssector. Naast bestaande maintenance activiteiten moeten KM en civiele bedrijven gezamenlijk vaart maken om ook de high-tech onderhoudsdiensten en kennis voor Nederland te behouden. Een goed onderhoudscluster is essentieel voor Den Helder.

Als referentiekader voor de hoofddoelstelling 'versterken haven economie' wordt gebruik gemaakt van de gegevens uit de jaarlijks gepubliceerde Maritieme Arbeidsmarkt- en Havenmonitor².

² Zie [Maritieme Arbeidsmarkt- en Haven Monitor 2023](#)

2. Het versterken van de maritieme stadsontwikkeling:

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

Dit vraagt om ruimtelijke ontwerpen die deze verbindingen realiseren. Met het sociaal verbinden van haven, Marine en stad wordt bedoeld een betere vervaechting van stad, haven en KM, door bijvoorbeeld functies van KM in de stad te realiseren en door verbindingen te versterken tussen bestaande organisaties om met elkaar aan de slag te gaan in en om de haven.

Als referentiekader voor de hoofddoelstelling 'versterken maritieme stadsontwikkeling' wordt in de eerste plaats gebruik gemaakt van landelijke gegevens met betrekking tot leefbaarheid³. Daarnaast wordt gebruik gemaakt van beschikbare gegevens voor Den Helder met betrekking tot bereikbaarheid en woonklimaat⁴.

3.4 Leidende perspectieven van het programma

De in het Voornemen Integrale Ontwikkeling opgenomen leidende perspectieven zijn de basis voor de projecten, die in samenhang met elkaar worden uitgewerkt. De volgende perspectieven worden onderscheiden:

3.4.1 Realisatie toekomstbestendige infrastructuur

Kern

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

Toelichting

De toegang tot de Nieuwe Haven gaat via de hoofdentree Moormanbrug of de Zuidpoort, waarbij de Moormanbrug voornamelijk door personeel dat in Den Helder werkzaam is wordt gebruikt. De Moormanbrug en de Van Kinsbergenbrug geven dagelijks verkeersproblemen. Door de Moormanbrug, die aan vervanging toe is, enkele honderden meters naar het zuidoosten te verplaatsen, in combinatie met een nieuwe brug over de Koopvaardersbinnenhaven (de "Ravelijnbrug") en een beslissing over de functie van de Van Kinsbergenbrug, wordt bijgedragen aan het scheiden van verkeersstromen en zal de mobiliteit voor zowel Den Helder als de Nieuwe Haven aanzienlijk worden verbeterd, en daarmee ook de bereikbaarheid van Texel. Dit is een belangrijk voordeel naast het voornemen om extra kaderuimte te creëren ten noorden van de nieuwe brug aan zowel de civiele als de militaire zijde om tegelijkertijd grotere' zeegaande schepen ongehinderde doorvaart te kunnen bieden alvorens af te meren. Daarvoor is tevens verdieping en aanpassing van de betreffende vaarweg noodzakelijk.

³ Zie: <https://www.leefbaarometer.nl/kaart/#kaart>

⁴ De Omgevingswet stelt dat 'programma's die gericht zijn op het voldoen aan een omgevingswaarde of die een programmatische aanpak moeten worden gemonitord'. De wijze waarop deze bepaling voor het programma OMC van toepassing is, wordt nader uitgezocht.

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

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

3.4.2 Herontwikkelingen in en om de haven

Kern

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

Toelichting

Om het haven terrein optimaal te kunnen gebruiken moeten en/of kunnen in de haven en daarbuiten meerdere terreinen worden herontwikkeld. Alle herontwikkelingen hebben tot doel om de haven economisch te versterken en/of de verbinding tussen haven en stad te realiseren. Legering van Defensiepersoneel vindt op dit moment voornamelijk plaats op de Nieuwe Haven. Door legeringsgebouwen buiten de Nieuwe Haven te brengen, wordt hier ruimte gecreëerd. Nieuwe legering kan worden gerealiseerd op Buitenveld of op de locatie Bassingracht.

Daarnaast wordt gekeken naar de twee kazernes Erfprins en Maaskamp. Deze ontwikkelingen moeten altijd in het verlengde van elkaar worden gezien. Naast legering wordt ook gekeken naar een betere inrichting en gebruik van het de Nieuwe Haven. In de Berghaven wordt ingezet op onderhoud van onderzeeboten en zal benodigde kaderuimte worden gerealiseerd voor o.m. een nieuwe lichting fregatten. Tenslotte zijn er nog andere meer in de toekomst liggende ontwikkelingen zoals de herontwikkeling van de Veerhaven en de herinrichting van het Nieuwe Diep/Nieuwe Werk.

3.4.3 Introductie slimmere mobiliteitsconcepten

Kern

Het ontwikkelen van een logistieke hub en mobiliteitshub.

Toelichting

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

Deze nieuwe logistieke hub kan vanuit efficiëntieoverwegingen worden vormgegeven rond de bevoorrading van de Marine én de behoefte aan bevoorrading van het Maritiem Vliegkamp de Kooy, maar de hub kan ook ontwikkeld worden met civiele partijen. Voor maintenance Wind op Zee zijn ook warehouses noodzakelijk. Mogelijk dat een civiel militaire samenwerking op logistiek vlak sneller tot sluitende businesscases leidt.

Daarnaast wordt de bebouwde kom minder belast met relatief zwaar transport door het buiten de bebouwde kom brengen van deze logistieke hub en verbetert dit de bereikbaarheid van de stad Den Helder en de bereikbaarheid van Texel. Transport van het ODC naar de Nieuwe Haven en vice versa kan duurzaam worden ingericht en bovendien in de regel plaatsvinden buiten de spijtstijden. Hiermee draagt het ontwikkelen van een logistieke hub bij de belangen van de betrokken partijen. . Onderzocht wordt of en hoe de logistieke hub fysiek en functioneel gecombineerd kan worden met een mobiliteitshub, en een energiehub.,

waarbij het gebied rond Kooypunt en Kooyhaven in de toekomst een innovatief bedrijventerrein wordt.

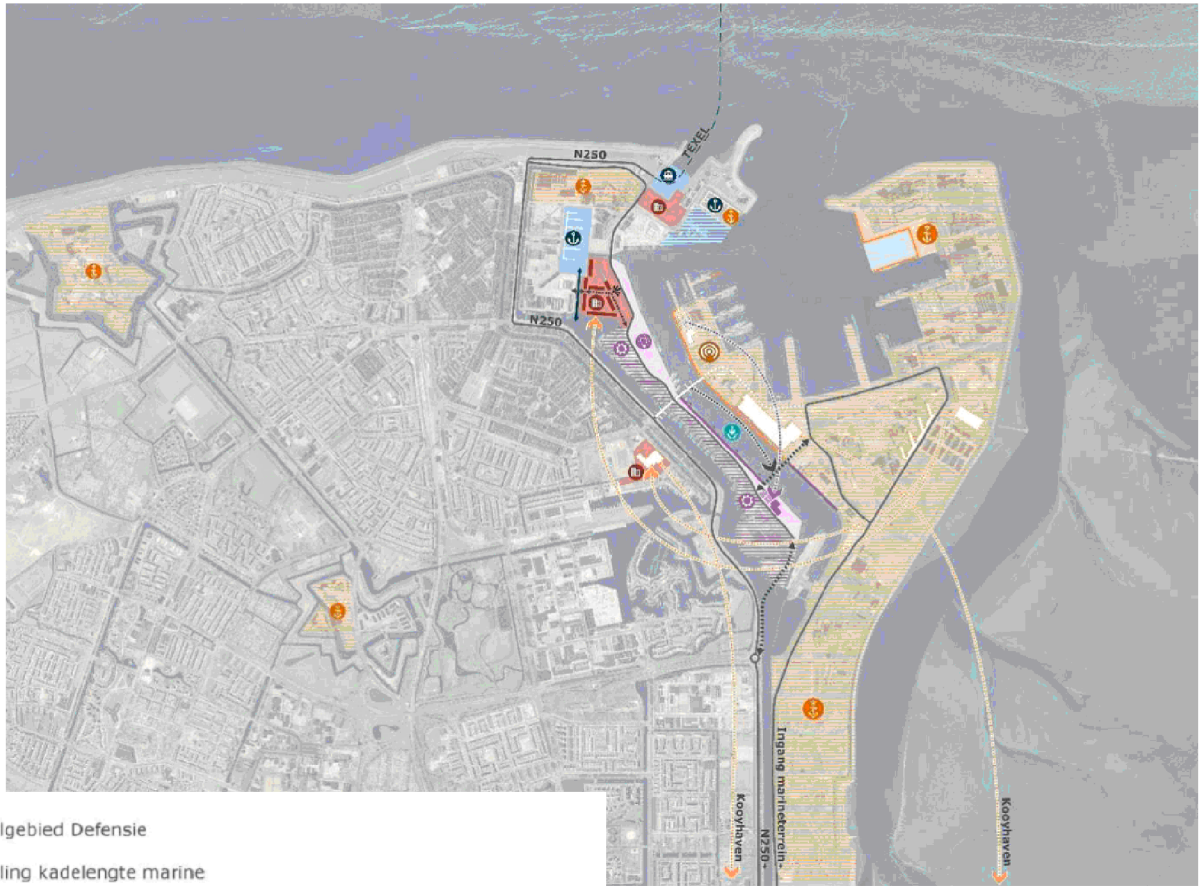
3.4.4 *Ontwikkeling Energy Maintenance Valley*



















Kern

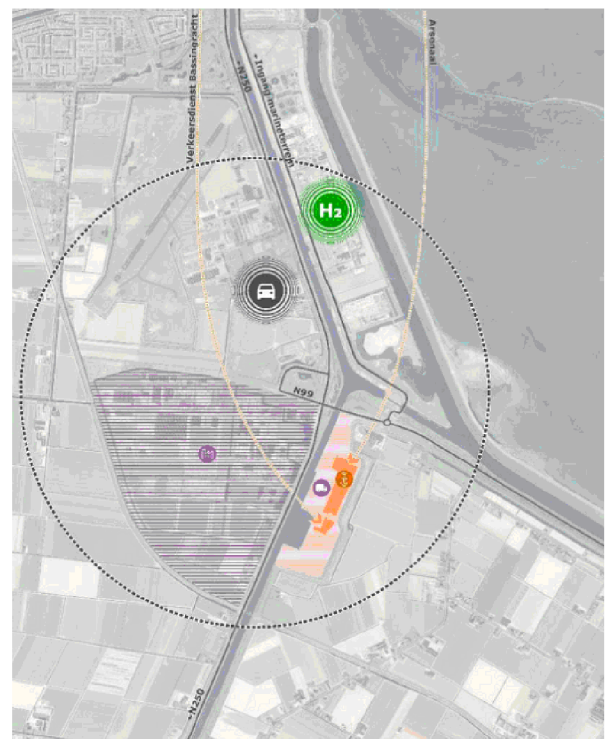
De ontwikkeling van een 'Energy Maintenance Valley'.

Toelichting

Gelet op de ontwikkelingen ten aanzien van de energietransitie – en dan met name de ontwikkelingen op de Noordzeevelden - is het onontkoombaar dat Den Helder hier een rol in gaat spelen. De haven is door de beperkte ruimte minder geschikt voor grootschalige assemblage, maar ligt wel zeer gunstig voor het toekomstige onderhoud van de windparken op zee. Bedrijven die de windmolenparken gaan bouwen en onderhouden zoeken ruimte in de verschillende zeehavens in Nederland, en ook in Den Helder. De haven (en de regio) moet – om te kunnen voldoen aan de vraag – in ieder geval voldoen aan de noodzakelijke vestigingsplaatscriteria van deze nieuwe bedrijven. Belangrijk daarvoor is ruimte (haventerrein), afmeermogelijkheden (kade), goede bereikbaarheid via het land en lokale kennis en kunde. Met de ontwikkeling van een Energy Maintenance Valley wordt ingezet op deze randvoorwaarden en op de versterking van civiele bedrijvigheid voor onderhoud van wind op zee of andere (hernieuwbare energie-gerelateerde) bedrijvigheid in en rond de haven. Mogelijke locaties die hiervoor geschikt lijken zijn het huidige defensie terrein aan de Paleiskade (Harssens), Nieuwe Diep – Nieuwe Werk (zuidzijde kanaal) en op Kooypunt en Kooyhaven (ondersteunende locaties).



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



3.5 Geclusterde gebiedsontwikkeling

Het Maritiem Cluster is voornamelijk een integrale grootschalige gebiedsontwikkeling. Diverse projecten zullen in de komende decennia uitgevoerd worden. Dit programmaplan bevat dus een groot aantal projecten die in samenhang tot elkaar staan, maar niet gelijktijdig ontwikkeld kunnen worden. Om tot uitvoering te komen, is clustering van projecten noodzakelijk, hetgeen in onderstaande paragrafen wordt toegelicht.

3.5.1 Cluster 1

Cluster 1 behelst de volgende ontwikkelingen:

I. Dit betreft ontwikkelingen die met name te maken hebben met de (haven)infrastructuur en bijdragen aan de verbetering van de bereikbaarheid van de stad. Het betreft:

- het verplaatsen van de Moormanbrug, in combinatie met een nieuwe brug over de Koopvaardersbinnenhaven (Ravelijnbrug);
- het bepalen van de functie van de Van Kinsbergenbrug,
- het verdiepen van de vaarweg Nieuwe Diep, en
- het creëren van een volwaardige vaarroute door het Boerenverdriet.

Toelichting:

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

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

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

- Herbestemming Paleis, zichtbaar en beleefbaar maken
- Herbestemming of herontwikkeling **Maaskampkazerne**, zichtbaar en beleefbaar maken
- Ontwikkeling van Buitenveld voor moderne legering en andere stedelijke functies

Toelichting: Legering van Defensiepersoneel vindt op dit moment voornamelijk op de

Nieuwe Haven plaats. Door het niet-operationele deel van de legeringsgebouwen buiten de Nieuwe Haven te brengen, naar de locatie Buitenveld en/of de locatie Bassingracht, wordt noodzakelijke ontwikkelruimte gecreëerd. Dit biedt de mogelijkheid om moderne en flexibele woon- en verblijfseenheden te realiseren voor de medewerkers van de KM, nabij de haven en de binnenstad van Den Helder. De insteek is dat met nieuwe passende legering wordt bijgedragen aan het behoud en werving van personeel en tegelijkertijd de binding met het van oudsher maritieme karakter de stad wordt versterkt.

III. Dijkversterking door HHNK en de aanpak van de kade op elkaar aansluiten:

- Zorgdragen voor structurele en duidelijke afstemming met HHNK teneinde toekomstige projecten niet te frustreren.

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

3.5.2 Cluster 2

Cluster 2 behelst de volgende ontwikkelingen:

I. Dit betreft de doorontwikkeling van het havenbedrijventerrein Nieuwe Diep-Nieuwe Werk:

- Herontwikkeling Nieuwe Diep – Nieuwe Werk naar een multifunctioneel gebied voor bestaande en nieuwe havenbedrijvigheid en functies die stad en haven verbinden. Hiertoe behoort ook het herinrichten van het gebied tav de bereikbaarheid/mobiliteit.

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

II. Behoud en zo veel mogelijk herbestemming, zichtbaar en beleefbaar maken van (monumentaal) defensievastgoed:

- Herbestemming Erfprins, zichtbaar en beleefbaar maken
- Herontwikkeling van Bassingracht voor defensie of stedelijke functies

Toelichting: Het betreft herbestemming, zichtbaar en beleefbaar maken van (monumentaal) defensievastgoed, zoals Erfprins en herontwikkeling voor defensie- of stedelijke functies van transportlocatie Bassingracht. Het betreft ontwikkelingen die bijdragen aan de maritieme stadsontwikkeling, die de verbinding tussen stad en haven en marine versterken. Een verplaatsing van de transportlocatie Bassingracht biedt mogelijkheden voor andere (beter passende) functies

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

- Onderzoek naar en de ontwikkeling van een logistieke hub
- Onderzoek naar en de ontwikkeling van een mobiliteitshub

Toelichting: Het Opslag- en distributiecentrum Arsenaal (ODC), dat het grootste logistieke centrum van Defensie is, bevindt zich op het de Nieuwe haven. De voor instandhouding benodigde logistieke bevoorrading hoeft niet perse en volledig, zoals nu het geval is, vanaf het eigen haventerrein plaats te vinden. Nieuwe logistiek concepten (o.a. Vendor Managed Inventory) waarbij de interactie met de industrie steeds belangrijker wordt zijn juist effectiever als het fysieke koppelveld buiten de Nieuwe Haven ligt.

Deze nieuwe logistieke hub kan vanuit efficiëntieoverwegingen worden gecombineerd met de logistieke hub van Marinevliegkamp de Kooy, maar ook met civiele partijen. Daarnaast leidt het buiten de bebouwde kom brengen van deze logistieke hub ertoe dat de bebouwde kom minder wordt belast met relatief zwaar transport en dit de bereikbaarheid van de stad Den Helder verbetert. Transport van het ODC naar de Nieuwe Haven en vice versa kan duurzaam worden ingericht en bovendien over het algemeen plaatsvinden buiten de spitstijden. Onderzocht wordt of en hoe de logistieke hub fysiek en functioneel gecombineerd kan worden met een mobiliteitshub, en een energiehub., waarbij het gebied rond Kooypunt en Kooyhaven in de toekomst een innovatief bedrijventerrein wordt.

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

- een verder onderzoek naar een eventuele ontwikkeling die kan leiden tot een herinrichting op het haventerrein tav het onderhoudscomplex van onderzeeboten en andere schepen.

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

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

- Verder onderzoek en afspraken ten aanzien van de ontwikkeling van meer haventerrein.

Toelichting: Dit betreft de ontwikkeling van terreinen in de haven die geschikt zijn voor het onderhoud van Wind op zee. De energietransitie vraagt van alle havens in Nederland een substantiële bijdrage. Deze bijdrage zal zijn in assemblage, opslag en beheer en onderhoudsvoorzieningen. De haven van Den Helder zal met name ten aanzien van dat laatste onderwerp ingezet kunnen worden. De huidige pitstop haven, die al voorziet in het onderhoud van de huidige gas en olievelden is even zo goed gelegen en geschikt te maken voor het onderhoud van de wind op zee parken en mogelijke toekomstige waterstofcentrales. Het Maritiem Cluster richt zich op versterking van civiele bedrijvigheid voor onderhoud van wind op zee of andere (herbreekbare energie-gerelateerde) bedrijvigheid en rond de haven. Mogelijke locaties die hiervoor geschikt lijken zijn het huidige defensierrein aan de Paleiskade (Harssens), Nieuwe Diep – Nieuwe Werk (zuidzijde kanaal) en op Kooypunt en Kooyhaven (ondersteunende functies).

3.5.3 Cluster 3

Cluster 3 betreft de ontwikkelingen voor de wat verdere toekomst. Hierbij wordt gedacht aan de verplaatsing en herontwikkeling van het voorterrein van de Veerhaven. Het gaat hier dus om een noordoostelijke verplaatsing van de Veerhaven, en daarmee gepaard gaande herontwikkeling van het voorterrein. Dit vraagt uiteraard ook om aanpassingen in de havenmond (verlengen pier). Het zijn derhalve ontwikkelingen die nu wel gewenst lijken, maar die om pragmatische redenen later in de tijd beter passen en ontwikkelingen die nu nog niet bekend zijn, maar in de loop van deze ontwikkeling zich gaan aandienen en waarvoor gezamenlijke inzet en afstemming nodig is.

3.6 Nieuwe ontwikkelingen / 'Rolling Plan'

Naast de bovengenoemde clusters zullen zich gedurende de looptijd van het programma andere ontwikkelingen en kansen voordoen die bijdragen aan de doelen van het Maritiem Cluster. Daarom is dit programmaplan een 'Rolling Plan' dat tenminste eenmaal per jaar wordt geactualiseerd. Nieuwe initiatieven worden uitgewerkt in projectfiches en vervolgens beoordeeld op toegevoegde waarde, uitvoerbaarheid en prioriteit.

Nieuwe projecten kunnen enkel aan het Programma worden toegevoegd na expliciet en unaniem besluit van de Stuurgroep en bekrachtigd en alleen als voldaan wordt aan het volgende:

- een van de partijen wordt als hoofdaannemer benoemd;
- het project levert een positieve bijdrage aan de doelstellingen van het OMC en past binnen de kaders en uitgangspunten van het BAK en dit programmaplan;
- de planning en fasering van het toe te voegen project passen binnen de looptijd van het Programma (2040);
- overige onderdelen van het Programma worden niet nadelig beïnvloed door de toevoeging van het project.

Elke partij kan een voorstel voor het toevoegen van een nieuw project aanbieden aan de Stuurgroep. Daarbij is in ieder geval een concept van een Projectfiche gevoegd.

3.7 Maritiem Cluster: meer dan gebiedsontwikkeling

Het bestuursakkoord richt zich vooral op de integrale gebiedsontwikkeling. Er zijn echter ook maatschappelijke en/of fysieke ontwikkelingen die in of rond het Maritiem Cluster

plaatshebben, die van invloed zijn op het programma en die direct of indirect bijdragen aan het aanpakken van een of meer van de 5 genoemde opgaven (zoals genoemd in 3.2.). Het is van belang dat deze ontwikkelingen op waarde worden geschat en op Programmaniveau worden gemanaged. Enkele voorbeelden zijn:

- De ontwikkelingen ten aanzien van VAWOZ. In hoeverre zullen er aanlandingsplaatsen van wind op zee komen in en rondom het MC en wat zijn hiervan de consequenties?
- Mobiliteitstransitie. Mobiliteit verandert en dat heeft effect voor het MC, immers een belangrijk deel van de ontwikkelingen in het MC zijn gerelateerd aan bereikbaarheid.
- Het aantrekken van diverse Onderwijs en kennis- en innovatiecentra. Op meerdere plekken (en aangejaagd door ontwikkelingen als de Regio Deal) wordt gekeken naar de vestiging van onderwijs (kennis en innovatie). Welke ontwikkelingen zijn er en welke kansen bieden zij voor het Maritiem Cluster?
- Den Helder Airport (DHA) en ontwikkelingen MVKK. DHA is een belangrijke schakel voor de huidige en toekomstige economieën in en om Den Helder (met name Wind op Zee), maar ook belangen ten aanzien van nationale veiligheid (security) zijn aan de orde.
- De ontwikkeling van Willemsoord als geheel. Er zijn plannen voor Willemsoord om met name de noordoosthoek nog te herontwikkelen; dat vraagt afstemming met de ontwikkelingen van het MC.
- De vernieuwing en renovatie van de aanlanding van de TESO-veerboot. RWS verkent de mogelijk locatie van de veerboot en werkt daarvoor een aantal opties uit. De effecten van deze opties op de bredere omgeving worden niet of slechts beperkt (bereikbaarheid) meegenomen. Wat zijn die effecten? Deze worden in beeld gebracht als input van het OMC bij de besluitvorming van RWS.

Sommige van deze ontwikkelingen zijn dus al bekend, andere ontwikkelingen zullen in de loop van de tijd zich aandienen. In analogie met de projectfiches voor de gebiedsontwikkelprojecten worden voor deze onderwerpen thema-fiches opgesteld met een beschrijving van het beoogde doel van het thema in relatie tot het Maritiem Cluster en de hiervoor te leveren bijdrage of inspanning van de partijen betrokken bij het Maritiem Cluster. Op deze wijze worden relevante ontwikkelingen binnen het Maritiem Cluster bewaakt en uitgewerkt, zodat het gezamenlijke belang en daarmee de samenhang vanuit het perspectief Maritiem Cluster zo goed mogelijk wordt behartigd. Nieuwe thema's worden door het Programmteam toegevoegd als daar behoefte en urgentie voor is.

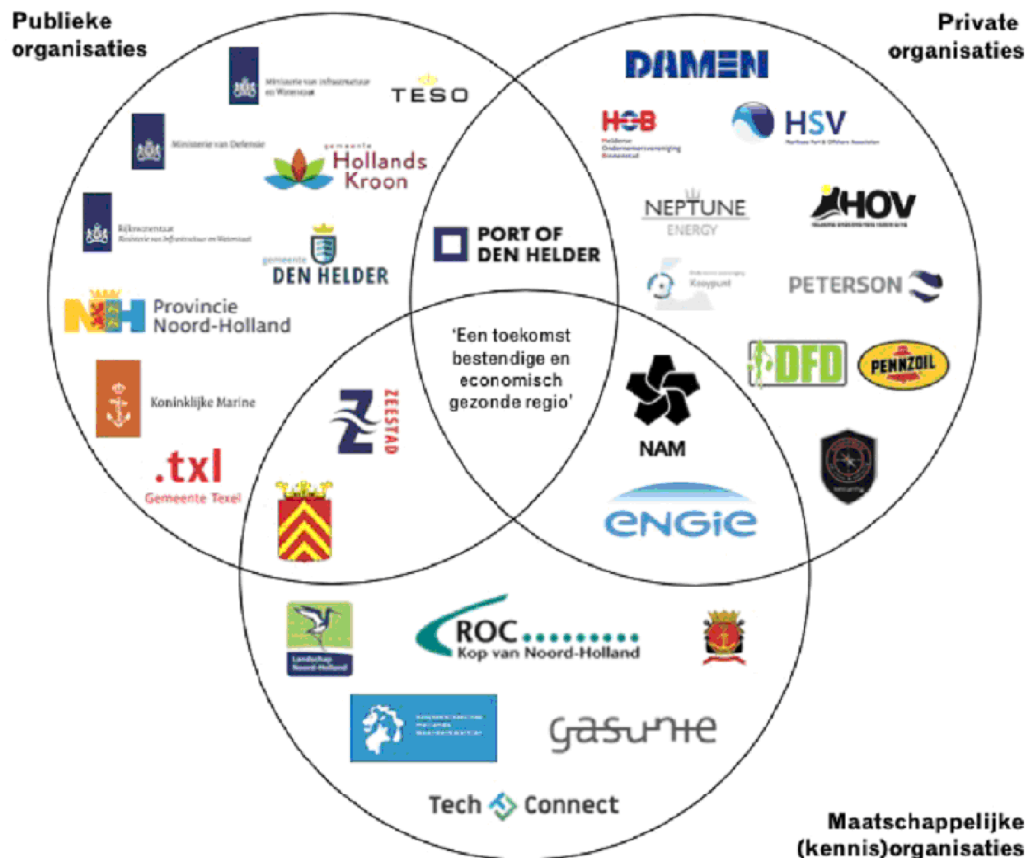
Daarnaast geeft het programma Maritiem Cluster actief invulling aan issue- en risicomanagement, zodat ontwikkelingen (bijvoorbeeld op het gebied van Natuurwetgeving) snel en effectief kunnen worden opgepakt.

4 Stakeholders Maritiem Cluster

4.1 Veelomvattend netwerk

Ten behoeve van de Ruimtelijk-Strategische Verkenning Maritiem Cluster Den Helder (FABRICations – Kirkman, september 2020) is een analyse uitgevoerd van het stakeholderveld van het Maritiem Cluster Den Helder en opgedeeld in clusters gericht op de rollen die de stakeholders vervullen. Er worden drie stakeholderclusters onderscheiden: publieke organisaties, private organisaties en maatschappelijke (kennis)organisaties.

Onderstaande afbeelding uit deze verkenning maakt duidelijk dat het Maritiem Cluster een veelomvattend netwerk van betrokkenen raakt, die allen op een passende en effectieve wijze bij de plannuitwerking en de realisatie moeten worden betrokken. Belangrijk element daarbij is dat door gezamenlijk toe te werken naar het gemeenschappelijk belang, het belang van iedere betrokken stakeholder eerder kan worden bereikt dan wanneer het eigen belang leidend is.



4.2 Uitgangspunten omgevingsmanagement

Het is evident dat het creëren van voldoende draagvlak door open en heldere communicatie en het tijdig betrekken van specifieke groepen cruciaal is om de plannen en projecten binnen het Maritiem Cluster te laten slagen. Het invulling geven aan strategisch omgevingsmanagement, zowel binnen de verschillende (deel)projecten als op programmaniveau, is van groot belang en dient gestalte te krijgen in samenhang met de in paragraaf 8 beschreven uitgangspunten voor de communicatie. Daarbij gelden in ieder geval de volgende uitgangspunten voor het betrekken van de stakeholders en hun belangen:

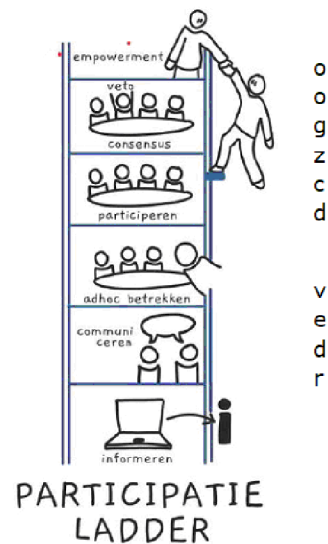
- Draagvlak: zoveel mogelijk bij belanghebbenden
- 'Winst': voor alle partijen
- Afwegingen: transparant en tijdig delen
- Dialoog: zo vroeg mogelijk
- Processen: navolgbaar
- Opstelling: constructief werken aan conflicterende belangen

Zoals in paragraaf 3.2 is beschreven onderscheidt het bestuursakkoord een zestal opgaven en kansen die betrekking hebben op het Maritiem Cluster:

1. De economische positie versterken
2. De operationele inzet van de Koninklijke Marine waarborgen
3. De schakel in de energietransitie vergroten
4. De bereikbaarheid van de stad waarborgen
5. De stad, zee en haven met elkaar verbinden
6. Toekomstbestendig ontwikkelen

Als basis voor de uitwerking van strategisch omgevingsmanagement voor *het programma* worden per opgave de relevante issues en relevante stakeholders geïdentificeerd. Vervolgens wordt met toepassing van de vernoemde belangenmatrix het participatie- en het communicatieplan uitgewerkt. Het geheel vormt per opgave een SOM Analyse en Strategie.

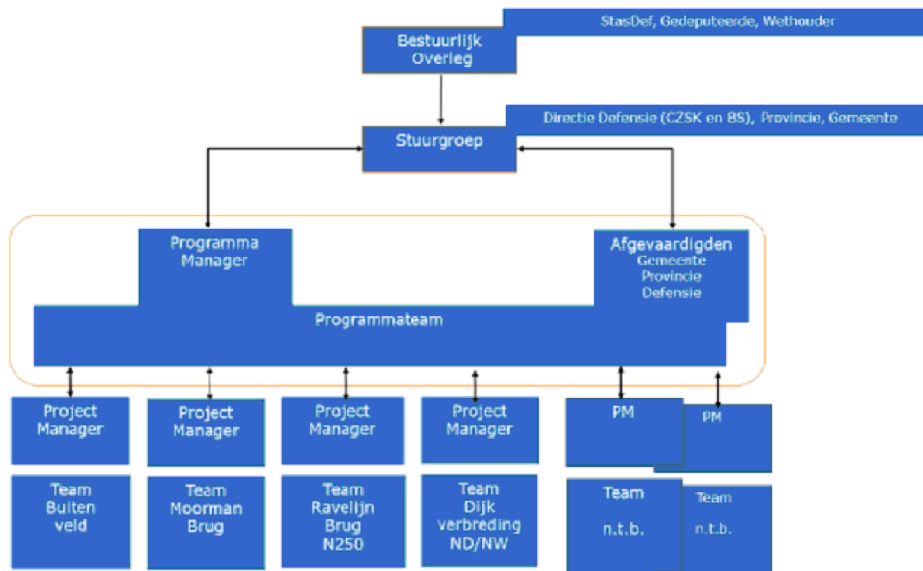
Daarnaast wordt gemonitord en afgestemd of de verschillende bestuurlijke niveaus en bijhorende programma's en projecten nog op elkaar aansluiten dan wel elkaar niet in de weg zitten. Het hierbij om de betreffende nationale-, regionale- en lokale opgaven.



5 Governance

Partijen hebben zich verbonden aan het gezamenlijk verder uitwerken van het 'bestuursakkoord en het Voornemen Integraal OMC' tot uitvoerbare projecten. Dit programmaplan is hiervoor de basis. De raakvlakken tussen de drie partijen verschillen per activiteit, uit te werken maatregel en/of project. Dat vraagt om een gecoördineerde aansturing en monitoring, vanuit het principe 'gezamenlijk waar het moet, afzonderlijk waar het kan'. Partijen hebben hiervoor een passende governance en organisatiestructuur ingericht. Deze governance en organisatiestructuur wordt in de volgende paragrafen toegelicht.

De organisatie is hieronder schematisch weergegeven en bestaat uit een Bestuurlijk Overleg, een Stuurgroep, een Programmteam en daaronder Projectteams per deelproject.



5.1 Bestuurlijk Overleg (BO)

Voor het programma is een Bestuurlijk Overleg in het leven geroepen, bestaande uit de Staatssecretaris van Defensie, Gedeputeerde Staten van de Provincie Noord-Holland en de wethouder (portefeuille haven) van de Gemeente Den Helder. Het Bestuurlijk Overleg is het aangewezen orgaan voor significante aanpassingen aan het Programma en/of het bestuursakkoord. Indien ontwikkelingen in het Maritiem Cluster significant een afwijking inhouden van het programma en/of het bestuursakkoord, dan worden deze via de Stuurgroep in het Bestuurlijke Overleg besproken en wordt over eventuele afwijkingen besloten.

Het Bestuurlijk Overleg is minimaal 1 keer per jaar, maar indien nodig kan een extra BO worden ingepland.

5.2 Stuurgroep (SG)

Partijen hebben een Stuurgroep ingericht, bestaande uit directeuren van de betreffende organisaties. De Stuurgroep kent de volgende taken:

- opdrachtgever voor de Programmamanager;
- voorbereiding besluitvorming binnen het Bestuurlijk Overleg;
- besluitvorming over thema's die betrekking hebben op de centrale sturing bij en afstemming tussen de Programmaonderdelen;
- besluitvorming over (wijziging van) Programmaonderdelen;
- besluitvorming over de monitoring van de voortgang bij Programmaonderdelen, waaronder wordt verstaan het voortdurend bezien of de uitvoering van de Projecten binnen het Programma verloopt overeenkomstig de afspraken in het bestuursakkoord';
- besluitvorming over thema's die betrekking hebben op de bewaking van de kwaliteit;
- besluitvorming over het afstemmen van berichtgeving aan en het ter besluitvorming voorleggen van stukken aan het college van B&W, Gemeenteraad, college van Gedeputeerde Staten en Provinciale Staten, Tweede Kamer en de interne ambtelijke organisaties;
- controle op jaarrekening programmateam en vaststellen begroting programmateam.
- besluitvorming in onvoorziene gevallen.

De Stuurgroep komt maximaal 4 keer per jaar bijeen; indien noodzakelijk wordt de frequentie verhoogd. Besluiten in de SG kunnen alleen unaniem worden genomen. In de Stuurgroepvergaderingen worden de bestuurders naar behoefte vergezeld van (een aantal) programmateamleden.

De programmamanager draagt zorg voor de agenda, de notulen en de noodzakelijke stukken en is als adviseur aan de SG verbonden.

5.3 Programmateam

Voor de dagelijkse uitvoering en coördinatie hebben partijen een Programmateam samengesteld, bestaande uit afgevaardigden vanuit de organisaties. Het Programmateam wordt voorgezeten door een Programmamanager.

Het Programmateam kent de volgende taken:

- ambtelijke voorbereiding en afstemming van alle voorstellen die ter besluitvorming aan de Stuurgroep worden voorgelegd;
- ambtelijke voorbereiding en afstemming van alle informatie die aan de Stuurgroep (ter kennisgeving) wordt voorgelegd;
- ambtelijke voorbereiding en afstemming van relevante (programma of projecten) berichtgeving richting gemeenteraden, Provinciale staten, Tweede Kamer en de interne ambtelijke organisatie;
- ambtelijke voorbereiding en afstemming van relevante (programma en projecten) communicatieve uitingen richting interne en externe partijen;
- zorgdragen voor de uitvoering van besluiten zoals die door de Stuurgroep zijn genomen;
- zorgdragen voor de bemensing en de aansturing van de projectteams die de verschillende onderdelen van het programma uitvoeren;
- ambtelijke voorbereiding en afstemming in onvoorziene gevallen.

Bemensing van het Programmateam gebeurt op basis van detachering om niet vanuit de betrokken partijen. Partijen streven ernaar ook andere organisaties met een belang en verantwoordelijkheid op dezelfde voorwaarden te betrekken bij de uitvoeringsorganisatie wanneer noodzakelijk. De leden van het Programmateam verzorgen, elk binnen de eigen organisatie, de ambtelijke en bestuurlijke afstemming en coördinatie, alsmede de primaire aansturing van de projecten waarvoor zij 'hoofdaannemer' zijn.

5.3.1 De programmamanager

De Programmamanager is het schakelpunt tussen de uitvoering en de strategie en staat tevens aan het hoofd van het programmabureau. De Programmamanager is belast met de volgende taken:

- coördineert, ondersteunt en faciliteert de werkzaamheden van het programmateam. Dit behelst ook het opzetten van en monitoren van onderzoeken, het vragen van advies (rapportages), het sturen op communicatie, juridische kwesties enz, enz.
- stelt jaarrekeningen op en begrotingen voor het programmateam
- bewaakt de voortgang en zorgt voor tijdige agendering van stukken naar Stuurgroep.
- zit de programmateam-overleggen voor en houdt acties bij en jaagt na op afspraken
- geeft leiding aan het Programmateam, en
- is zonder stemrecht verbonden aan de Stuurgroep.

5.3.2 *Het Programmabureau*

Ter ondersteuning van het programma is een Programmabureau ingericht, die in ieder geval de volgende taken verricht:

- Verzorgen van het secretariaat;
- Verzorgen van monitoring, verantwoording en rapportages;
- Bewaken van risicomangement, bewaken afhankelijkheden;
- Verzorgen van communicatie en participatie.
- Inroepen en organiseren van specifieke expertises (bijv. juridisch) of onderzoeken op programmaniveau.

De concrete invulling van het programmabureau volgt de dynamiek en de behoefte van het programma en is in bijlage 1 weergegeven.

5.4 **Projectteams: aansturing door 'hoofdaannemer'**

De verschillende onderdelen van het programma worden uitgevoerd door daartoe in te richten projectteams. Daarbij geldt dat elk project of thema 1 'hoofdaannemer' heeft, die de hoofdverantwoordelijke is voor de planuitwerking en de uitvoering van het project. Primair is het betreffende lid van het programmateam verantwoordelijk voor de aansturing en de bemensing van het betreffende project. Indien andere partijen aan het project dienen bij te dragen, dan wordt dit vastgelegd in het projectfiche. Aan de hand van de programmamonitor en terugkoppeling van de projectleiders wordt overzicht bewaakt op de voortgang en issues.

5.5 **Werkwijze en mandaat programmakosten**

Het programmateam maakt voor de bovengenoemde werkzaamheden en taken kosten. Die hebben betrekking op het faciliteren van Bestuurlijk overleg en Stuurgroep en bestaan voor een deel uit in te schakelen derden (onderzoek), bijeenkomsten (jaarlijkse en specifieke) communicatie uitingen (media) alsmede de inrichting van het Programmabureau. Deze komen ten laste van elk van partijen **op basis van de verdeelsleutel 1/3 per partij.**

Voor deze kosten stelt de Stuurgroep jaarlijks voor het begin van elk kalenderjaar een begroting vast en binnen zes maanden na afloop van elk kalenderjaar een financieel jaarverslag. De kosten worden jaarlijks tussen Partijen verrekend op basis van de werkelijk gemaakte kosten.

Geen van Partijen is bevoegd uitgaven te doen ten laste van de begroting van het Programmateam of voor de uitvoering van taken van het Programmateam overeenkomsten met derden aan te gaan, tenzij het begrote, interne kosten betreft of zulks vooraf schriftelijk is goedgekeurd door de Stuurgroep.

De Stuurgroep geeft de Programmamanager mandaat tot het doen van de uitgaven ten laste van de begroting van het Programma..

6 Risico- en issuemanagement

6.1 Risicomanagement

Een groot programma als Maritiem Cluster kent vele afhankelijkheden en risico's. Naast de technische afhankelijkheden zijn er ook factoren van invloed, zoals bijvoorbeeld de beschikbare financiën, de (verschillende) werkwijze en tempo van besluitvorming, de effecten van wet- en regelgeving (nieuwe Omgevingswet).

Dergelijke factoren spelen een cruciale rol bij het ontstaan van risico's en liggen soms buiten de directe invloedssfeer van het programma. Binnen het programma OMC wordt getracht risico's op voorhand te onderkennen om zo maatregelen te identificeren en te nemen om die risico's te accepteren, te verkleinen, teniet te doen c.q. beheersbaar te maken. Het programmateam monitort periodiek de risico's van het programma en gerelateerde projecten. Daarnaast vindt binnen de (deel)projecten zelf risicobeoordeling plaats. In bijlage 3 is een actuele risicotabel op programmaniveau opgenomen.

In de vergaderingen met de SG zullen nieuwe risico's besproken worden. In de herziening van dit programmaplan zal elk jaar opnieuw naar de programmatische- en de projectrisico's worden gekeken.

6.2 Issuemanagement

Een belangrijk onderdeel van een goed functionerend programma is de issuemanagementstrategie. Indien een (deel)project niet (meer) aan de beoogde specificaties of gestelde kaders kan voldoen of indien vanuit het (deel)project zorgen of andere issues naar voren komen die op programmaniveau aandacht verdienen, dan worden deze ingebracht bij het programmateam. Een voorbeeld is een kans of bedreiging die zich op een bepaald gebied voordoet met impact op de doelen van het programma. Daarbij wordt door het programmateam expliciet bepaald op welke wijze met het issue wordt omgegaan, hetgeen in een issuelijst wordt vastgelegd. Indien nodig vindt escalatie plaats naar de Stuurgroep.

7 Monitoring, rapportages en verantwoording

7.1 Intern

Het Programmabureau draagt zorg voor rapportages en monitoring ten behoeve van het bewaken van de voortgang en voor het afleggen van de (jaarlijkse) verantwoording en de jaarlijks op te stellen begroting voor de programmakosten.

Het Programmabureau rapporteert tijdens de vergadering aan de Stuurgroep over:

- voortgang van de in uitvoering zijnde (deel)projecten;
- voorbereiding van nieuwe (deel)projecten;
- ontwikkelingen rond het programma, zie paragraaf 3.7
- inzicht in de risico's en de voortgang op de opgebrachte issues.

Op basis hiervan rapporteert de Stuurgroep aan het Bestuurlijk Overleg.

7.2 Extern

Rapportage aan de Tweede Kamer, aan Provinciale Staten, de Gemeenteraad vindt plaats door tussenkomst van de Stuurgroep. Het communicatieplan beschrijft op welke wijze de andere stakeholders worden geïnformeerd en betrokken.

8 Communicatie: succesfactor

8.1 Inleiding

Effectieve communicatie is essentieel om belanghebbenden te informeren, te betrekken en te mobiliseren bij de ontwikkeling van het Maritiem Cluster. Communicatie zorgt voor de interactie (zowel intern als extern) die mede bepalend is voor de koers en de werkwijzen in het Maritiem cluster en sluit aan bij de hoofddoelstellingen (versterken haven economie en stadsontwikkeling). Dit hoofdstuk beschrijft kort de belangrijkste doelgroepen, doelen en uitgangspunten, hetgeen uitgewerkt wordt in een communicatiestrategie en -plan. Het doel is om met duidelijke en consistente communicatie het begrip te vergroten, weerstand te verminderen en draagvlak te creëren voor de ontwikkeling van Den Helder als high-tech zeehaven en welvarende stad.

8.2 Kernboodschap

De communicatie(strategie) is geen strakke planning maar een creatief en iteratief proces. Met een heldere kernboodschap houden we de stip op de horizon in het vizier en gaan we met betrokken partijen aan de slag.

Den Helder is van nationaal belang voor de veiligheid én voor duurzame energievoorziening op en vanuit zee. Het is daarmee een essentiële schakel voor de Nederlandse en bondgenootschappelijke veiligheid en voor onze toekomstige energie infrastructuur (wind op zee en/of waterstof). Het toekomstbeeld van het Maritiem Cluster 2040 is een compacte High-Tech zeehaven (civiel en militair) in verbinding met een krachtige, goed toegeruste stad en welvarende leefomgeving⁵. Daarbij vormt Den Helder - samen met de Kop van Noord-Holland - één regionaal samenhangend systeem op het gebied van onderwijs, arbeidsmarkt, wonen, recreatie en mobiliteit.

8.3 Uitgangspunten en doelgroepen

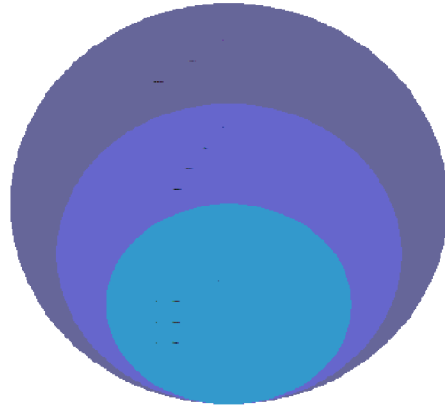
Met onderstaande uitgangspunten wil het programma effectief communiceren en draagvlak creëren voor de gestelde doelen. Dit is bovendien toepasbaar bij (de communicatie in) participatietrajecten.

- Transparant (open en eerlijke communicatie, zonder verborgen agenda's; bouwen aan vertrouwen).
- Toegankelijk/empathisch (communicatie is uitnodigend, duidelijk en begrijpelijk; tekst, taal, toon, beeld moet inspireren en positieve sfeer creëren).
- Op maat (communicatie (boodschap/communicatiemiddelen) is aangepast aan de specifieke informatiebehoeften van verschillende doelgroepen).
- Interactief (met tweerichtingscommunicatie bieden we ruimte voor feedback, vragen en discussie, bijvoorbeeld via specifiek mailadres, informatiebijeenkomsten, gesprek.denhelder.nl of directe contact).
- Consistent (boodschappen/verhalen en de manier waarop we deze communiceren - zowel binnen als buiten de programmaorganisatie - dragen bij aan helderheid en geloofwaardigheid).

Bij de onderverdeling van de doelgroepen geldt een onderscheid in drie 'cirkels van invloed'. De communicatie-aanpak en in te zetten communicatiemiddelen⁶ worden per doelgroep op de context en belangen van die groep toegesneden.

⁵ Referte C: rapport 'Toekomstbestendige stad en haven voor de kop van Noord-Holland'

⁶ Een breed scala aan instrumenten zoals website, social media, factsheets, informatiebijeenkomsten, storytelling, werkbezoeken etc.



8.4 Communicatiedoelen

Wat willen we bereiken met de inzet van communicatie?

Communicatiedoelstellingen ring 1

- **Uitvoerders:** alle betrokkenen die werkzaam zijn bij de drie verbonden partijen van het Maritiem Cluster en hieraan bijdragen) dienen het doel, de samenhang en de aanpak van het programma te begrijpen, te kunnen overdragen en toe te passen.
- **Bestuurders** (van de drie verbonden partijen): dienen als ambassadeur van het programma Maritiem Cluster zowel binnen hun eigen domein ten behoeve van besluitvorming als ook in relatie tot hun omgeving de belangen voor het Maritiem Cluster te kunnen behartigen ("ambassadeurschap").
- **Beslissers** (gemeenteraad c.q. Provinciale Staten): zijn goed geïnformeerd/op de hoogte van de context en doelen (en de economische, maatschappelijke en duurzaamheidseffecten) van het Maritiem cluster voor een soepele besluitvorming.

Communicatiedoelstellingen ring 2

Alle direct betrokken stakeholders (buiten de drie verbonden partijen) en beïnvloeders (zoals media) zijn goed geïnformeerd/op de hoogte van de doelen van het Maritiem cluster. En/of zijn/worden betrokken bij de uitvoering bij de doelen of de deelprojecten van het Maritiem Cluster⁷.

Communicatiedoelstellingen ring 3

Inwoners van de regio Den Helder, en andere belangstellenden die de ontwikkeling van het Maritiem Cluster willen volgen worden actief geïnformeerd over de ontwikkelingen in het Maritiem cluster via algemeen toegankelijke kanalen zoals de media van de drie verbonden partijen. Daarnaast is er ook voor hen de mogelijkheid om feedback te geven (bijvoorbeeld via het participatieplatform Ingesprek.denhelder.nl).

8.5 Communicatie en omgevingsmanagement/participatie

Zoals in paragraaf 4.2 is beschreven raakt het programma Het Maritiem Cluster een veelomvattend netwerk van betrokkenen. Bij participatie gaat het erom dat de direct betrokken partijen écht luisteren naar wat mensen vinden. Draagvlak kan daar dan uit voortvloeien. Participatie en communicatie horen onlosmakelijk bij elkaar en bepalen samen het succes. Heldere communicatie is belangrijk in alle fases in het participatietraject. Het maakt voor iedereen binnen en buiten de programmaorganisatie duidelijk hoe het participatieproces verloopt en zien de betrokken stakeholders wat er gebeurt met hun inbreng.

⁷ Zie § 4.2: met toepassing van de participatieladder wordt bepaald op welke wijze stakeholders bij het programma worden betrokken.

8.6 Uitwerking

Bovenstaande vormt de basis voor de verdere uitwerking van de inzet van communicatie. De communicatieaanpak wordt op programmaniveau en per deelproject uitgewerkt:

- Communicatiestrategie en -plan 'overall' communicatie Maritiem cluster.
- Communicatiestrategie en -plan communicatie (als onderdeel van) participatie/omgevingsmanagement (in relatie tot paragraaf 4.2)

Bijlage 1: Programmabureau

Het Programmabureau dient ter ondersteuning van het programma OMC op een aantal 'permanente' taken⁸.

Hierbij wordt primair uitgegaan van een (evenredige) invulling vanuit de staande organisatie van de deelnemende partijen.

De concrete invulling van het programmabureau volgt de dynamiek en de behoefte van het programma. Gedurende de fase van 'opstarten uitwerken deelprojecten' is op de volgende wijze voorzien in ondersteuning van het programma:

- **Programmabeheersing:** planning, monitoring, coördineren en bewaken afhankelijkheden en risico's (invulling Provincie N-H, max 2 d/w)
- **Communicatie** (werkverband bestaande uit vaste contactpersonen vanuit elk van de drie partijen, waarbij 1 persoon een coördinerende rol op programmaniveau vervult; invulling coördinatie door gemeente Den Helder, 1 – 2 d/w)
- **Omgevings- en relatiemanagement** (werkverband bestaande uit vaste contactpersonen vanuit elk van de drie partijen, waarbij 1 persoon een coördinerende rol op programmaniveau vervult; invulling coördinatie door Defensie, 1 – 2 d/w)
- **Financiën en subsidies** (werkverband bestaande uit vaste contactpersonen vanuit elk van de drie partijen, waarbij 1 persoon een coördinerende rol op programmaniveau vervult; invulling coördinatie door NTB, 1 – 2 d/w)
- Controller?

Daarnaast draagt het programmabureau zorg voor het invoeren en organiseren van specifieke expertises (bijv. juridisch) of onderzoeken op programmaniveau.

⁸ Incidentele taken dan wel ad-hoc behoeften van het programma worden ingevuld aan de hand van de jaarlijks vast te stellen programmabegroting.

Bijlage 2: Format projectfiches

1. Project	Naam	
	Projectverantwoordelijke	
	Andere teamleden	
	Aanleiding, beschrijving / scope	
	Uiteenzetting projectactiviteiten	
2. Projectdoel	Beoogde resultaat van het project	
	Hoe draagt resultaat bij aan de doelen van het OMC?	
3. Behoefte	Nieuw, aanvullend of aansluitend op	
4. Afhankelijkheden of volgordelijkheden?	Waar is het project afhankelijk van en is er sprake van een volgordelijkheid	
5. Stand van zaken	Fase van het project (verkenning – studie – uitvoering)	
	Gedetailleerde uiteenzetting van de planning met actiepunten per project	
	Onderzoeken die opgestart zijn of worden op chronologische volgorde	
6. Financieel	Begroting en dekkingsvoorstel	
7. Risico inschatting	Overzicht van specifieke projectrisico's met eventueel te nemen beheersmaatregelen	

Bijlage 3: Documentatie

Revisiegegevens

Versie	Datum	Status	Auteur	Goedgekeurd door	Omschrijving

Refertes

	Beschrijving	Datum
A	Bestuursakkoord Ontwikkeling Maritiem Cluster Den Helder	29 juni 2023
B	Voornemen tot integrale ontwikkeling van het Maritiem Cluster	29 juni 2023
C	Rapport 'Toekomstbestendige stad en haven voor de kop van Noord-Holland', AT Osborne	6 april 2022
D	Omgevingswet	

Bijlage 4: Risicotabel programma OMC

In de onderstaande tabel zijn de grootste programmarisico's geïdentificeerd en beschouwd op mogelijke maatregelen die de optredende risico's verkleinen, teniet doen of beheersbaar maken.

Risico	Zwaarte	Omschrijving	Maatregel
Geen/onvoldoende financiën	H	De (deel)projecten zijn niet voorzien van budgettaire dekking	<ul style="list-style-type: none"> • Opstellen concrete planuitwerkingen en tot besluitvorming te brengen; • Sturen op tijdige verwerving van fondsen en besluitvorming
Onvoldoende capaciteit	H	De (deel)projecten zijn qua bemensing en expertise ondermaats	Tijdig samenstellen projectteams en prioriteit afdwingen bij de leverende organisaties
Onderlinge afhankelijkheden en hoge complexiteit vergen zeer veel verschillende disciplines en partijen	H	Aan elkaar koppelen van alle disciplines vergt onevenredig veel energie en doorlooptijd	<ul style="list-style-type: none"> • Ondersteuning tbv integratie / afstemming organiseren • Centrale werklocatie organiseren
Trage besluitvorming	H	(Deel)projecten zijn op onderdelen van elkaar afhankelijk; trage besluitvorming in ene project werkt door in ander.	Samenhang expliciet maken, besluitvorming najagen
Trage en complexe wettelijke procedures	H	Met name de nieuwe Omgevingswet is een extra uitdaging en vergt integrale voorbereiding en participatie.	Beschikbaar stellen van voldoende expertise; opstellen van 'voorzichtige' plannings.
Externe veiligheid: ploffzone geeft (te veel) beperkingen	H	De effecten van de ploffzone op de mogelijkheden voor de projecten Moormanbrug en Ravelijnbrug zijn niet duidelijk	Met spoed advies vragen aan deskundigen bij de RVB.
Geluidszonering geeft beperkingen	H	Een integraal totaalbeeld van de geluidseffecten a.g.v. de gewenste ontwikkelingen ontbreekt en geeft onzekerheid t.a.v. de haalbaarheid van de voorgenomen plannen in cluster 1	Meenemen in de afweging van Plan-MER.

To: 5.1.2e 5.1.2e [5.1.2e @noord-holland.nl]; 5.1.2e 5.1.2e [5.1.2e @noord-holland.nl]; 5.1.2e
5.1.2e [5.1.2e @noord-holland.nl]; 5.1.2e 5.1.2e [5.1.2e @noord-holland.nl];
5.1.2e @mindef.nl [5.1.2e @mindef.nl]

From: 5.1.2e 5.1.2e

Sent: Wed 3/27/2024 10:11:13 AM

Subject: FW: agenda en stukken Stuurgroep Ontwikkeling Maritiem Cluster 3 april a.s.

Received: Wed 3/27/2024 10:11:26 AM

[Bestedingsplan budget Maritiem Cluster 2023 en 2024 versie 26mrt2024.docx](#)

[240321 Programmaplan OMC 0.6.docx](#)

[220321 Invulling programmabureau OMC.docx](#)

[240321 Projectfiche Buitenveld versie 0.5.docx](#)

[240321 Projectfiche Ravelijnbrug.docx](#)

[projectfiche moormanbrug versie 8 dd 12032024.docx](#)

[Verslag stuurgroep OMC 4 okt 2023.docx](#)

[240305 MC Projectfiche Havendijk.docx](#)

[Projectfiche Boerenverdriet 010224.docx](#)

[240326 Begroting OMC 2024 doorkijk 2025 v.2.docx](#)

[Agenda en annotatie stuurgroep Maritiem Cluster 3 april 24.docx](#)

Graag reactie naar 5.1.2e en mij.

Groet, 5.1.2e

Van: 5.1.2e @mindef.nl

Verzonden: dinsdag 26 maart 2024 18:26

Aan: 5.1.2e @mindef.nl; 5.1.2e ; 5.1.2e @denhelder.nl; Herman Schartman

CC: 5.1.2e 5.1.2e ; 5.1.2e 5.1.2e ; 5.1.2e @atosborne.nl; 5.1.2e @mindef.nl;

5.1.2e @mindef.nl; 5.1.2e @mindef.nl

Onderwerp: agenda en stukken Stuurgroep Ontwikkeling Maritiem Cluster 3 april a.s.

Goedemiddag,

Hierbij doe ik u hierbij toekomen de agenda en stukken tbv de stuurgroep Ontwikkeling Maritiem Cluster Den Helder, zoals voorbereid door het Programmteam en afgestemd met de Vz-er, CDR Stunnenberg.

Het betreft:

- De cpt-agenda, incl korte annotatie / bespreekpunten
- Cpt-verslag Stuurgroep d.d. 4 oktober 2023
- Programmaplan Uitvoering Bestuursakkoord Ontwikkeling Maritiem Cluster Den Helder [versie 0.6]
- Projectfiches:
 - Kadeverbreding NDNW
 - Vernieuwen en verplaatsen Moormanbrug
 - Ravelijnbrug
 - Vaarroute Boerenverdriet
 - Buitenveld
- Invulling programmabureau OMC
- Update bestedingsplan '23/'24
- Begroting programmakosten OMC '24, doorkijk '25

NB: cf planning zal ik u allen vooraf spreken tbv verduidelijking / afstemming.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e 5.1.2e) 5.1.2e
5.1.2e

Mobiel: 06 5.1.2e

E-mail: 5.1.2e @mindef.nl

MSTEAMS: 5.1.2e @mindefnl.onmicrosoft.com



Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

Bestedingsplan budget Maritiem Cluster 2023 en 2024

Afspraak OGO 9 januari 2023:

Besluit:

- a. Het OGO besluit om voor de jaren 2023 en 2024 een budget te reserveren van 5.1.2i gelijkelijk te verdelen over de drie partijen. Partijen dragen zelf de kosten van voor de inzet van eigen personeel.
- b. Wanneer gedurende de looptijd blijkt dat het totaal van 5.1.2i overschreden dreigt te worden, wordt een nieuw besluit aan het OGO voorgelegd.
- c. Het OGO geeft het AOG de opdracht te komen tot een bestedingsplan en afspraken over inzet van de middelen.

Handelingskader bestedingsplan

- De drie partijen zijn: Koninklijke Marine, provincie Noord-Holland en gemeente Den Helder
- De middelen zijn bedoeld om activiteiten te financieren die noodzakelijk zijn om tot een bestuurlijk besluit over voortgang te komen door het OGO, vooruitlopend op formele besluiten van de afzonderlijke bevoegde gezagen.
Dit kunnen onderzoeken zijn, maar ook inhuur van inhoudelijke of aanvullende procesexpertise.
- Activiteiten die toe te wijzen zijn aan één van de partijen (ter uitvoering van bevoegd gezag) worden door deze partijen zelf gefinancierd
- De leden van het AOG beslissen unaniem over de noodzaak/wenselijkheid van een voorgestelde activiteit, en toetsen daarbij op het gemeenschappelijk belang van de activiteit: welke gezamenlijke opgave dient de activiteit.
- Kosten die gemaakt moeten worden om tot een programmaorganisatie te komen, worden niet gefinancierd worden met deze middelen.
- Per activiteit wordt besloten welke partij het offertetraject trekt en de activiteit financiert. Het AOG houdt daarbij zelf overzicht over de verdeling van de kosten.
- Wanneer een van de partijen de grens van 5.1.2i overschrijdt, wordt dit door middel van een bijdrage van de andere partijen verevend.
- ((PNH en DH rekenen ex btw, KM incl btw. Bezien wordt of hogere kosten +21% voor KM voorkomen kunnen worden wanneer PNH en DH financieren en KM bijdragen stort))
- Twee keer per jaar wordt het bestedingsplan ter informatie voorgelegd aan het OGO met als doel zicht te houden op het uitgavepatroon. Het OGO beslist niet over de activiteiten.

Bestedingsoverzicht

activiteit	gemeenschappelijk belang	Akkoord AOG	financier	Bedrag ex btw	verevening
Inzet SWECO masterplan	alle	15 maart 2023	PNH	5.1.2i	
Inzet model SWECO uitwerking deelgebieden	alle	15 maart 2023	PNH		
VINU mobiliteitsvisie stap 1	Leefbaarheid, bereikbaarheid, stadsontwikkeling; mobiliteitstransitie	April 2023	DH		
Mobiliteitsonderzoek 1. 0-meting en 2040	Bereikbaarheid, ontvlechting verkeer, nieuwe bruggen	1 maart 2023	DH, deel 1		
VINU mobiliteitsvisie, stap 2	Leefbaarheid, bereikbaarheid, stadsontwikkeling; mobiliteitstransitie	30 aug 2023	PNH		
Mobiliteitsonderzoek 2. Varianten rond bruggen en NDNW doorrekenen	Bereikbaarheid, ontvlechting verkeer, nieuwe bruggen	14 maart 2024	DH, deel 2		

Overzicht uitgaven 2023		
PNH	DH	KM*
5.1.2i		

Overzicht uitgaven 2024		
PNH	DH	KM
5.1.2i		

Stuurgroep OMC 3 april 2024

*Defensie/KM heeft voor OMC bestedingen ten laste gebracht bij het Rijksvastgoedbedrijf, waarvoor bestaande budgetten beschikbaar zijn.



Programmaplan Uitvoering Bestuursakkoord Ontwikkeling Maritiem Cluster (OMC) Den Helder

Datum 21 maart 2024
Status **Concept, versie 0.6**

Auteur

5.1.2e	5.1.2e	5.1.2e
5.1.2e	(AT Osborne)	

Voor akkoord,

Voor akkoord,

Handtekening Opdrachtgever [Vz-er SG]
Naam:
Datum:

Handtekening Opdrachtnemer [Progmgr]
Naam:
Datum:

Inhoud

Programmaopdracht / samenvatting.....	3
1 Inleiding.....	4
1.1 Aanleiding.....	4
1.2 Doel.....	4
1.3 Leeswijzer.....	4
2 Uitgangspunten.....	5
3 Het Programma.....	6
3.1 Toekomstvisie Maritiem Cluster Den Helder 2040.....	6
3.1.1 Thuisbasis Koninklijke Marine.....	6
3.1.2 Logistieke basis voor offshore & aanlandplaats duurzame energie6	
3.2 De opgaven in het Maritiem Cluster.....	7
3.3 Twee hoofddoelstellingen.....	7
3.4 Leidende perspectieven van het programma.....	8
3.4.1 Realisatie toekomstbestendige infrastructuur.....	8
3.4.2 Herontwikkelingen in en om de haven.....	9
3.4.3 Introductie slimmere mobiliteitsconcepten.....	10
3.4.4 Ontwikkeling Energy Maintenance Valley.....	10
3.5 Geclusterde gebiedsontwikkeling.....	12
3.5.1 Cluster 1.....	12
3.5.2 Cluster 2.....	12
3.5.3 Cluster 3.....	13
3.6 Nieuwe ontwikkelingen / 'Rolling Plan'.....	13
3.7 Maritiem Cluster: meer dan gebiedsontwikkeling.....	14
4 Stakeholders Maritiem Cluster.....	16
4.1 Veelomvattend netwerk.....	16
4.2 Uitgangspunten omgevingsmanagement.....	17
5 Governance.....	18
5.1 Bestuurlijk Overleg (BO).....	18
5.2 Stuurgroep (SG).....	19
5.3 Programmteam.....	19
5.3.1 De programmamanager.....	20
5.3.2 Het Programmabureau.....	20
5.4 Projectteams: aansturing door 'hoofdaannemer'.....	20
5.5 Werkwijze en mandaat programmakosten.....	20
6 Risico- en issuemanagement.....	22
6.1 Risicomanagement.....	22
6.2 Issuemanagement.....	22
7 Monitoring, rapportages en verantwoording.....	23
7.1 Intern.....	23
7.2 Extern.....	23
8 Communicatie als succesfactor.....	24
8.1 Inleiding.....	24
8.2 Kernboodschap.....	24
8.3 Uitgangspunten en doelgroepen.....	24
8.4 Communicatiedoelen.....	25
8.5 Communicatie en omgevingsmanagement/participatie.....	26
8.6 Uitwerking.....	26
Bijlage 1: Programmabureau.....	27
Bijlage 2: Format projectfiches.....	28
Bijlage 3: Documentatie.....	29
Bijlage 4: Risicotabel programma OMC.....	30

Programmaopdracht / samenvatting

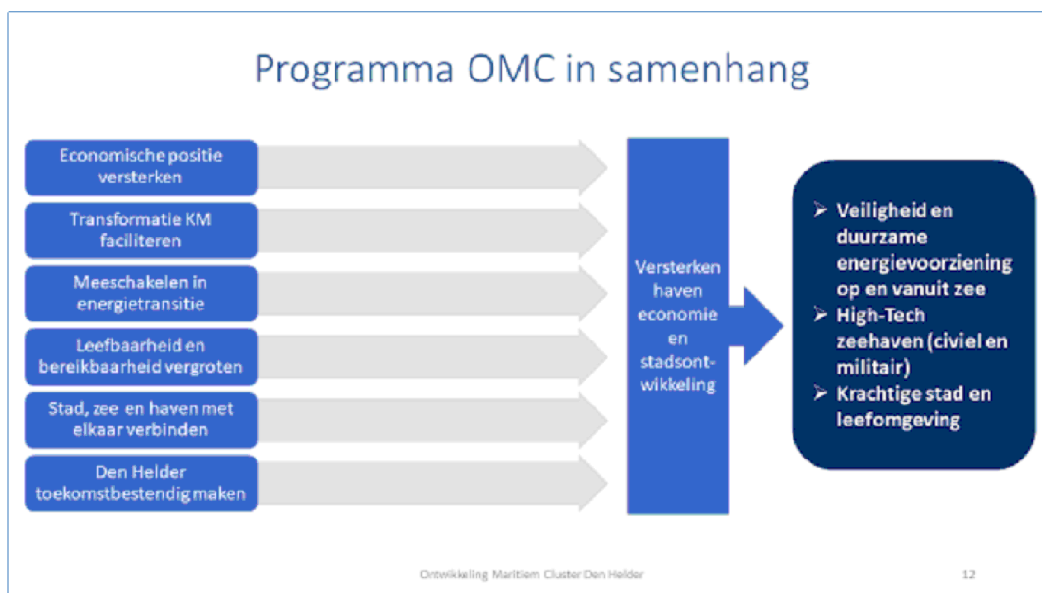
Dit document is het Programmaplan als bedoeld in punt 2.5 van het door de Staatssecretaris van Defensie, de Gedeputeerde Staten van de Provincie Noord-Holland en Burgemeester en Wethouders van de gemeente Den Helder op 29 juni 2023 gesloten Bestuursakkoord Maritiem Cluster Den Helder.

Het plan beschrijft de programmatische aanpak om te komen tot de ontwikkeling van het Maritiem Cluster aan de hand van de uitgangspunten en de doelen van het Bestuursakkoord. Het bevat een uitwerking van de governance, risico- en issuemanagement en rapportages en monitoring met betrekking tot het programma. Ter afsluiting wordt op hoofdlijnen de werkwijze met betrekking tot de communicatie beschreven.

Om tot uitvoering te komen, is clustering van projecten noodzakelijk. De projecten worden uitgevoerd door daartoe in te richten projectteams. Daarbij geldt dat elk project 1 'hoofdaannemer' heeft, die de hoofdverantwoordelijke is voor de planuitwerking en uitvoering. Primair is het betreffende lid van het programmateam verantwoordelijk voor de aansturing en de bemensing van het betreffende project. Indien andere partijen aan het project dienen bij te dragen, dan wordt dit vastgelegd in de als bijlage opgenomen projectfiches. Aan de hand van de programmamonitor en terugkoppeling van de projectleiders wordt overzicht bewaakt op de voortgang, risico's en issues.

Met het vaststellen van het Programmaplan op de Stuurgroepvergadering d.d. 3 april 2024 geeft de Stuurgroep hierbij de opdracht aan de programmamanager om conform dit plan de ontwikkeling van het Maritiem Cluster uit te doen voeren. Hierbij gelden de kaders en spelregels zoals gesteld in het Bestuursakkoord alsmede in het programmaplan.

Het programmaplan is een 'levend' document dat tenminste eenmaal per jaar zal worden herzien en/of aangevuld.



1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Voor u ligt het programmaplan Uitvoering Bestuursakkoord Ontwikkeling Maritiem Cluster Den Helder. Dit programmaplan bevat een uitwerking van de wijze waarop de gevalideerde projecten die vallen binnen de fysieke gebiedsontwikkeling van het Maritiem Cluster worden uitgevoerd alsmede andere gevalideerde ontwikkelingen en initiatieven die bijdragen aan de doelstellingen van het Maritiem Cluster.

Het programmaplan is een opdracht die voortvloeit uit het op 29 juni 2023 door de Staatssecretaris van Defensie, de Gedeputeerde Staten van de Provincie Noord-Holland en Burgemeester en Wethouders van de gemeente Den Helder gesloten bestuursakkoord ten aanzien van de ontwikkeling van het Maritiem Cluster Den Helder.

... "Partijen stellen gezamenlijk een (uitvoerings-)programma op, waarin alle activiteiten opgenomen worden om te komen tot uitvoerbare projecten, en waarin (wettelijke) rollen, bevoegdheden en verantwoordelijkheden van partijen verduidelijkt zijn in de fasen van studie en planuitwerking..."

1.2 Doel

Dit programmaplan beschrijft de wijze waarop invulling wordt gegeven aan de fysieke gebiedsontwikkelingsopgaven en dient daarmee de overkoepelende doelen uit het bestuursakkoord. Het is daarnaast specifiek bedoeld als de basis voor de gehele integrale ontwikkeling van het Maritiem Cluster en zal gedurende de looptijd van de ontwikkeling (2040) dienen als:

- Toetssteen (waarom doen we dit, hebben we het doel nog scherp voor ogen?)
- Instrument voor sturing en monitoring (wat hebben we gezamenlijk afgesproken in het programma, per project en ten aanzien van rollen, verantwoordelijkheden en verantwoording en houden we ons hieraan?)
- Programmabeheersing (welke risico's en issues voor het programma vragen aandacht en maatregelen? Hoe betrekken we de stakeholders en hoe organiseren we participatie en communicatie?)
- Instrument ten behoeve van beoordeling en prioritering van nieuwe initiatieven en ontwikkelingen (welke nieuwe ontwikkelingen en initiatieven die bijdragen aan de doelen van het Maritiem Cluster dienen als (deel)project te worden uitgewerkt?)

1.3 Leeswijzer

Het programmaplan is als volgt opgebouwd. Vertrekpunt is een beschouwing op de gebiedsontwikkeling Maritiem Cluster waarin de uitgangspunten en de doelen van het gehele programma worden toegelicht alsmede de betrokken stakeholders worden beschreven. Daarna worden achtereenvolgens de governance, risico- en issue management, rapportage en monitoring met betrekking tot het programma beschreven. Ter afsluiting wordt op hoofdlijnen de werkwijze met betrekking tot de communicatie beschreven.

2 **Uitgangspunten**

Partijen constateren in het Bestuursakkoord:

- dat zij de samenwerking op genoemde opgaven willen verdiepen en bestendigen, ten dienste van de gezamenlijke belangen voor Defensie, Gemeente en Provincie. Zoals ook in het verleden, werken zij hiervoor samen met andere organisaties (overheden en private partijen) met een belang en verantwoordelijkheid bij de opgaven.
- dat zij, om tot realiseerbare en inpasbare oplossingen van de opgaven te komen, een integrale gebiedsontwikkeling starten. Ontwikkeling van genoemde onderwerpen legt in veel gevallen beslag op fysieke en milieuruimte. Een brede, integrale en gebiedsgerichte aanpak van het vastgoed, (haven)terreinen en -infrastructuur vinden zij essentieel. Ook in de integrale gebiedsontwikkeling werken zij samen met andere organisaties met een belang en verantwoordelijkheid bij de opgaven.
- dat de samenwerking is gebaseerd op het samenbrengen van belangen en behoeftes van alle partijen binnen het Maritiem Cluster. Belangen en behoeftestellingen rond functies en gebruik zijn hierbij leidend geweest, en blijven leidend, bij het gehele proces voor het bepalen en uitwerken van ontwikkelrichtingen waarin de ambities vorm krijgen. Dit heeft geleid tot een 'Voornemen tot een Integrale Ontwikkeling van het Maritiem Cluster' (Voornemen Integraal OMC), waarin ontwikkelrichtingen verbeeld zijn als leidend perspectief.
- dat zij streven naar optimale benutting van het havengebied (civiel en militair), versterking van de maritieme stadsontwikkeling, verbetering van de bereikbaarheid (infrastructuur en mobiliteitstransitie), en duurzame en klimaatadaptieve ontwikkeling en energietransitie.

3 Het Programma

3.1 Toekomstvisie Maritiem Cluster Den Helder 2040

Den Helder is van nationaal belang voor de veiligheid én voor duurzame energievoorziening op en vanuit zee. Het is daarmee een essentiële schakel voor de Nederlandse en bondgenootschappelijke veiligheid en voor onze toekomstige energie infrastructuur (wind op zee en/of waterstof). Het toekomstbeeld van het Maritiem Cluster 2040 is een compacte High-Tech zeehaven (civiel en militair) in verbinding met een krachtige, goed toegeruste stad en welvarende leefomgeving¹. Daarbij vormt Den Helder samen met de Kop van Noord-Holland één regionaal samenhangend systeem op het gebied van onderwijs, arbeidsmarkt, wonen, recreatie en mobiliteit. In samenhang met een gezonde en toekomstbestendige economie wordt bijgedragen aan de brede welvaart in de regio.

3.1.1 Thuisbasis Koninklijke Marine

Den Helder is de thuisbasis voor de Koninklijke Marine. De KM is onlosmakelijk verbonden met Den Helder en is de grootste werkgever in de regio. De KM is zeer belangrijk voor Den Helder en andersom is Den Helder dat ook voor de Koninklijke Marine. Voor de KM geldt boven alles dat de operationele inzetbaarheid te allen tijde gegarandeerd moet zijn. Voor een verantwoorde bedrijfsvoering en strategische ontwikkelingen (high-tech maintenance) is voldoende virtuele en fysieke ruimte nodig. Ook is extra kaderuimte nodig om fysiek tegemoet te kunnen komen aan de veranderende vraag (grotere schepen, NAVO verplichtingen en invloed van wet- en regelgeving).

Na jaren van bezuinigingen is het defensiebudget aanzienlijk verhoogd. Hierdoor is er weer ruimte voor groei voor de KM, waardoor de werkgelegenheid zal toenemen en huidige schepen kunnen worden vervangen door een nieuwe generatie modernere en grotere fregatten/ondersteunende vaartuigen. Het tekort aan (kade)ruimte zal de komende jaren verder toenemen, terwijl de ruimte op de marinebasis beperkt blijft. Gezocht moet worden naar mogelijkheden voor een multifunctioneel of efficiënter gebruik van de beperkte beschikbare ruimte binnen de haven en het Maritiem Cluster.

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

3.1.2 Logistieke basis voor offshore & aanlandplaats duurzame energie

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

Den Helder is op dit moment al een belangrijke aanlandplaats van energie, zo komt de meerderheid van het Noordzeegas hier aan land. Fossiele brandstoffen (zoals gas) zijn echter eindige producten en deze moeten op termijn worden getransformeerd naar meer duurzame varianten. Daar liggen voor Nederland en de regio dan ook de grote opgaven. De energietransitie biedt nieuwe perspectieven (elektriciteit en waterstof) ten

¹ Referte C: rapport 'Toekomstbestendige stad en haven voor de kop van Noord-Holland'

aanzien van de bestaande rol van Den Helder als aanlandingshub voor het Noordzeegas. Den Helder heeft de potentie om zich te ontwikkelen tot een belangrijke duurzame energiehub voor beheer en onderhoud van windparken, waar de energie van de windparken op zee zowel in de vorm van elektronen als waterstof moleculen kan worden aangeland. Daarnaast zal de aanlanding van wind op zee, wanneer besloten wordt dat dat in Den Helder gaat plaatsvinden, ook grote investeringen vragen in transformatorstations en zullen zware elektriciteitskabels nodig zijn om de energie naar de grotere Nederlandse economische centra te transporteren.

De al in Den Helder aanwezige gasinfrastructuur kan op termijn worden ingezet voor het transport van waterstof dat op zee of in Den Helder zelf is geproduceerd. Overall zal de offshore logistieke sector zich op termijn omvormen van olie en gas naar elektriciteit en waterstof en daarmee zal de de bedrijfsvoering in de haven en ook de luchthaven moeten worden gemoderniseerd en meeveranderen - en daarmee dus ook Den Helder

3.2 De opgaven in het Maritiem Cluster

Het Voornemen integrale ontwikkeling onderscheidt een zestal opgaven en kansen die betrekking hebben op het Maritiem Cluster:

1. De economische positie versterken
2. De operationele inzet van de Koninklijke Marine waarborgen
3. Meeschakelen in de energietransitie
4. De bereikbaarheid van de stad en het eiland Texel waarborgen
5. De stad, zee en haven met elkaar verbinden
6. Toekomstbestendig ontwikkelen²

3.3 Twee hoofddoelstellingen

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

1. Het versterken van de haven economie:

Met het versterken van de haven economie wordt maximaal ingezet op enerzijds wat er al is en anderzijds op wat er komen gaat gelet op de transities waar ook de haven van Den Helder mee te maken krijgt. De haven is voor Den Helder de economische motor en de reële mogelijkheid voor economische groei, ook voor de regio. Het biedt mogelijkheden voor versterking en versteviging van het economisch potentieel. De geplande groei van de KM, vorming van een Maritiem Maintenance valley en kansen voor ontwikkeling op het gebied van offshore & maintenance en de inzet op waterstof zijn concrete onderdelen van dit economisch potentieel.

De Rijkszeehaven van Den Helder is ook de thuishaven van de KM en dient als belangrijke haven voor de Kustwacht. Met de ontwikkelingen op de Noordzee zullen de activiteiten van de KM aan belang winnen. De Rijkszeehaven zal zich meer en meer ontwikkelen als operationeel centrum en thuisbasis voor handhaving, bewaking en beveiliging van het Noordzeegebied. Hier heeft de Kustwacht een belangrijke rol. Daarnaast is de haven de plek voor scheeps onderhoud. Zowel de civiele bedrijvigheid, als de KM zijn gebaat bij een sterke en zichzelf continue ontwikkelende onderhoudssector. Naast bestaande maintenance activiteiten moeten KM en civiele bedrijven gezamenlijk vaart maken om ook de high-tech

² In verband met waterveiligheid, maar ook op het gebied van externe veiligheid en geluid

onderhoudsdiensten en kennis voor Nederland te behouden. Een goed onderhoudscluster is essentieel voor Den Helder.

Als referentiekader voor de hoofddoelstelling 'versterken haveneconomie' wordt gebruik gemaakt van de gegevens uit de jaarlijks gepubliceerde Maritieme Arbeidsmarkt- en Havenmonitor³.

2. Het versterken van de maritieme stadsontwikkeling:

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

Dit vraagt om ruimtelijke ontwerpen die deze verbindingen realiseren. Met het sociaal verbinden van haven, Marine en stad wordt bedoeld een betere vervlechting van stad, haven en KM, door bijvoorbeeld functies van KM in de stad te realiseren en door verbindingen te versterken tussen bestaande organisaties om met elkaar aan de slag te gaan in en om de haven.

Als referentiekader voor de hoofddoelstelling 'versterken maritieme stadsontwikkeling' wordt in de eerste plaats gebruik gemaakt van landelijke gegevens met betrekking tot leefbaarheid⁴. Daarnaast wordt gebruik gemaakt van beschikbare gegevens voor Den Helder met betrekking tot bereikbaarheid en woonklimaat⁵.

3.4 Leidende perspectieven van het programma

De in het Voornemen Integrale Ontwikkeling opgenomen leidende perspectieven zijn de basis voor de projecten, die in samenhang met elkaar worden uitgewerkt. De volgende perspectieven worden onderscheiden:

3.4.1 Realisatie toekomstbestendige infrastructuur

Kern

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

Toelichting

De toegang tot de Nieuwe Haven gaat via de hoofdentree Moormanbrug of de Zuidpoort, waarbij de Moormanbrug voornamelijk door personeel dat in Den Helder werkzaam is wordt gebruikt. De Moormanbrug en de Van Kinsbergenbrug geven dagelijks verkeersproblemen.

³ Zie [Maritieme Arbeidsmarkt- en Haven Monitor 2023](#)

⁴ Zie: <https://www.leefbaarometer.nl/kaart/#kaart>

⁵ De Omgevingswet stelt dat 'programma's die gericht zijn op het voldoen aan een omgevingswaarde of die een programmatische aanpak moeten worden gemonitord'. De wijze waarop deze bepaling voor het programma OMC van toepassing is, wordt nader uitgezocht.

Door de Moormanbrug, die aan vervanging toe is, enkele honderden meters naar het zuidoosten te verplaatsen, in combinatie met een nieuwe brug over de Kooptvaardersbinnenhaven (de "Ravelijnbrug") en een beslissing over de functie van de Van Kinsbergenbrug, wordt bijgedragen aan het scheiden van verkeersstromen en zal de mobiliteit voor zowel Den Helder als de Nieuwe Haven aanzienlijk worden verbeterd, en daarmee ook de bereikbaarheid van Texel. Dit is een belangrijk voordeel naast het voornemen om extra kaderuimte te creëren ten noorden van de nieuwe brug aan zowel de civiele als de militaire zijde om tegelijkertijd grotere' zeegaande schepen ongehinderde doorvaart te kunnen bieden alvorens af te meren. Daarvoor is tevens verdieping en aanpassing van de betreffende vaarweg noodzakelijk.

Het creëren van een volwaardige vaarroute door het Boerenverdriet stimuleert de gebruiksmogelijkheden van het complex Willemsoord, inclusief kaderuimte. De vaarroute moet overigens ook geschikt zijn als extra verbinding voor de beroepsvaart. De mogelijkheden hiervoor worden nader onderzocht.

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

3.4.2 Herontwikkelingen in en om de haven

Kern

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

Toelichting

Om het haventerrein optimaal te kunnen gebruiken moeten en/of kunnen in de haven en daarbuiten meerdere terreinen worden herontwikkeld. Alle herontwikkelingen hebben tot doel om de haven economisch te versterken en/of de verbinding tussen haven en stad te realiseren. Legering van Defensiepersoneel vindt op dit moment voornamelijk plaats op de Nieuwe Haven. Door legeringsgebouwen buiten de Nieuwe Haven te brengen, wordt hier ruimte gecreëerd. Nieuwe legering kan worden gerealiseerd op Buitenveld of op de locatie Bassingracht.

Daarnaast wordt gekeken naar de twee kazernes Erfprins en Maaskamp. Deze ontwikkelingen moeten altijd in het verlengde van elkaar worden gezien. Naast legering wordt ook gekeken naar een betere inrichting en gebruik van het de Nieuwe Haven. In de Berghaven wordt ingezet op onderhoud van onderzeeboten en zal benodigde kaderuimte worden gerealiseerd voor o.m. een nieuwe lichte fregatten. Tenslotte zijn er nog andere meer in de toekomst liggende ontwikkelingen zoals de herontwikkeling van de Veerhaven en de herinrichting van het Nieuwe Diep/Nieuwe Werk.

3.4.3 Introductie slimmere mobiliteitsconcepten

Kern

Het ontwikkelen van een logistieke hub en mobiliteitshub.

Toelichting

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

Deze nieuwe logistieke hub kan vanuit efficiëntieoverwegingen worden vormgegeven rond de bevoorrading van de Marine én de behoefte aan bevoorrading van het Maritiem Vliegkamp de Kooy, maar de hub kan ook ontwikkeld worden met civiele partijen. Voor maintenance Wind op Zee zijn ook warehouses noodzakelijk. Mogelijk dat een civiel militaire samenwerking op logistiek vlak sneller tot sluitende businesscases leidt. Daarnaast wordt de bebouwde kom minder belast met relatief zwaar transport door het buiten de bebouwde kom brengen van deze logistieke hub en verbetert dit de bereikbaarheid van de stad Den Helder en de bereikbaarheid van Texel. Transport van het ODC naar de Nieuwe Haven en vice versa kan duurzaam worden ingericht en bovendien in de regel plaatsvinden buiten de spijtijden. Hiermee draagt het ontwikkelen van een logistieke hub bij de belangen van de betrokken partijen. Onderzocht wordt of en hoe de logistieke hub fysiek en functioneel gecombineerd kan worden met een mobiliteitshub, en een energiehub., waarbij het gebied rond Kooypunt en Kooyhaven in de toekomst een innovatief bedrijventerrein wordt.

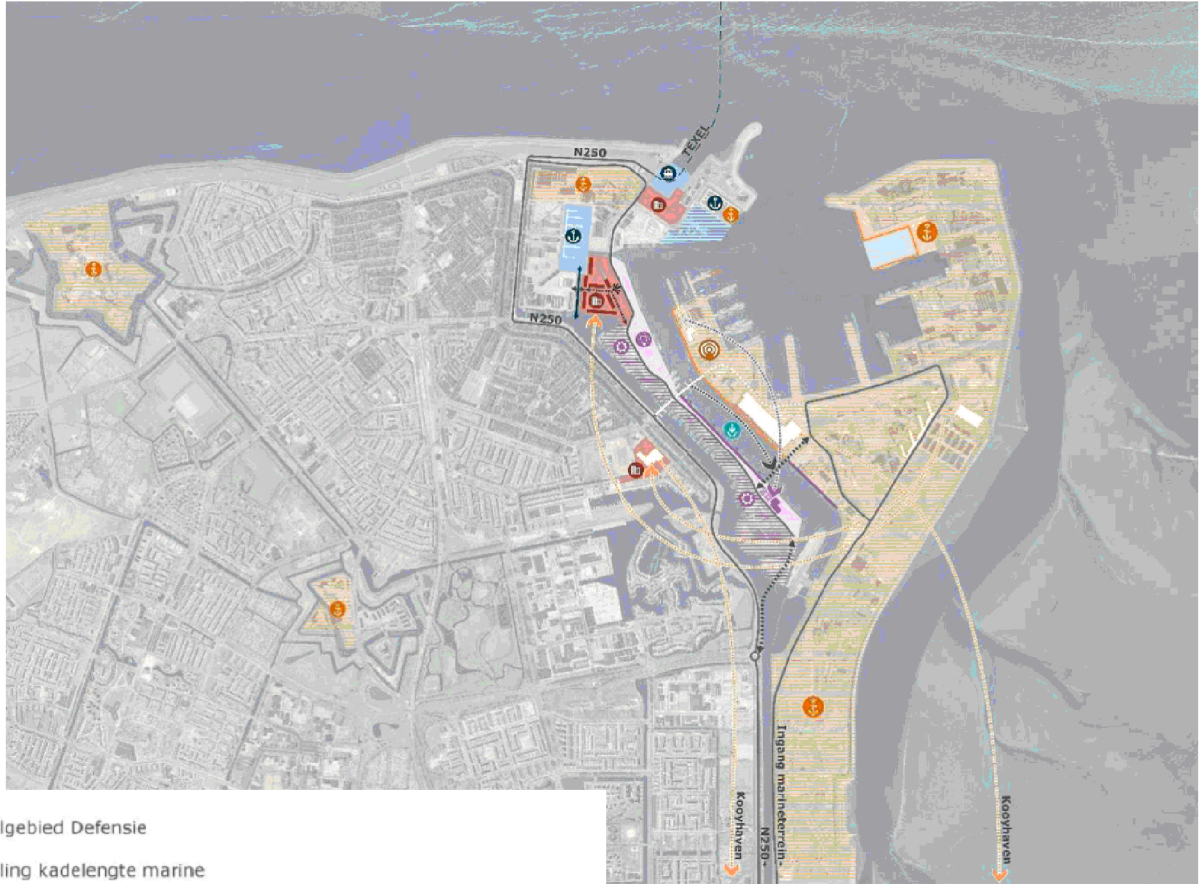
3.4.4 Ontwikkeling Energy Maintenance Valley



















Kern

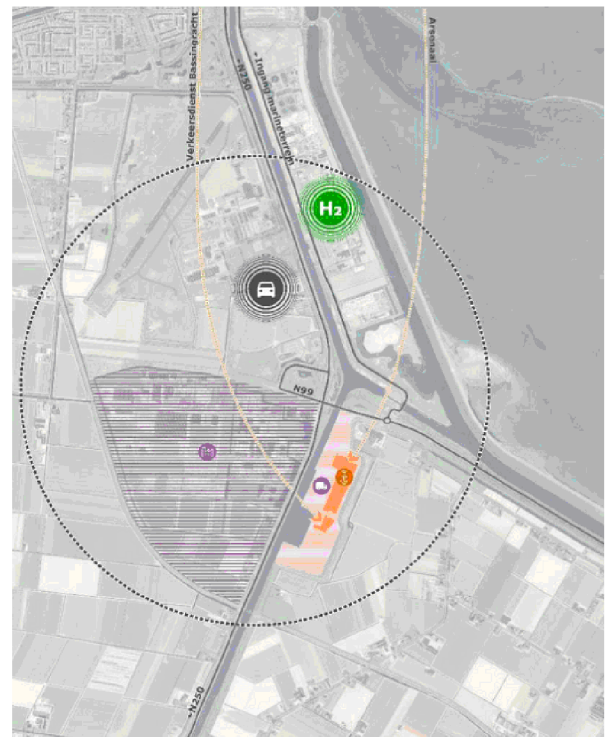
De ontwikkeling van een 'Energy Maintenance Valley'. De civiele haven van Den Helder heeft een duidelijk toekomstperspectief als 'Energy Maintenance Valley' voor het bedienen van de offshore werkzaamheden. Vanuit de nationale doelstelling voor wind op zee is er extra ruimte benodigd in de haven van Den Helder, waarmee de civiele haven aan de vraag voor onderhoud aan windparken kan voorzien.

Toelichting

Gelet op de ontwikkelingen ten aanzien van de energietransitie – en dan met name de ontwikkelingen op de Noordzeevelden - is het onontkoombaar dat Den Helder hier een rol in gaat spelen. De haven is door de beperkte ruimte minder geschikt voor grootschalige assemblage, maar ligt wel zeer gunstig voor het toekomstige onderhoud van de windparken op zee. Bedrijven die de windmolenparken gaan bouwen en onderhouden zoeken ruimte in de verschillende zeehavens in Nederland, en ook in Den Helder. De haven (en de regio) moet – om te kunnen voldoen aan de vraag – in ieder geval voldoen aan de noodzakelijke vestigingsplaatscriteria van deze nieuwe bedrijven. Belangrijk daarvoor is ruimte (haventerrein), afmeermogelijkheden (kade), goede bereikbaarheid via het land en lokale kennis en kunde. Met de ontwikkeling van een Energy Maintenance Valley wordt ingezet op deze randvoorwaarden en op de versterking van civiele bedrijvigheid voor onderhoud van wind op zee of andere (hernieuwbare energie-gerelateerde) bedrijvigheid in en rond de haven. Mogelijke locaties die hiervoor geschikt lijken zijn het huidige defensieterrein aan de Paleiskade (Harssens), Nieuwe Diep – Nieuwe Werk (zuidzijde kanaal) en op Kooypunt en Kooyhaven (ondersteunende locaties).



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



3.5 Geclusterde gebiedsontwikkeling

Het Maritiem Cluster is voornamelijk een integrale grootschalige gebiedsontwikkeling. Diverse projecten zullen in de komende decennia uitgevoerd worden. Dit programmaplan bevat dus een groot aantal projecten die in samenhang tot elkaar staan, maar niet gelijktijdig ontwikkeld kunnen worden. Om tot uitvoering te komen, is clustering van projecten noodzakelijk, hetgeen in onderstaande paragrafen wordt weergegeven⁶.

3.5.1 Cluster 1

Cluster 1 behelst de volgende ontwikkelingen:

I. Dit betreft ontwikkelingen die met name te maken hebben met de (haven)infrastructuur en bijdragen aan de verbetering van de bereikbaarheid van de stad. Het betreft:

- het verplaatsen van de Moormanbrug, in combinatie met een nieuwe brug over de Koopvaardersbinnenhaven (Ravelijnbrug);
- het bepalen van de functie van de Van Kinsbergenbrug,
- het verdiepen van de vaarweg Nieuwe Diep, en
- het creëren van een volwaardige vaarroute door het Boerenverdriet.

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

- Herbestemming Paleis, zichtbaar en beleefbaar maken
- Herbestemming of herontwikkeling Maaskampkazerne, zichtbaar en beleefbaar maken
- Ontwikkeling van Buitenveld voor moderne legering en andere stedelijke functies

III. Dijkversterking door HHNK en de aanpak van de kade op elkaar aansluiten:

- Zorgdragen voor structurele en duidelijke afstemming met HHNK teneinde toekomstige projecten niet te frustreren.

3.5.2 Cluster 2

Cluster 2 behelst de volgende ontwikkelingen:

I. Dit betreft de doorontwikkeling van het havenbedrijventerrein Nieuwe Diep-Nieuwe Werk:

- Herontwikkeling Nieuwe Diep – Nieuwe Werk naar een multifunctioneel gebied voor bestaande en nieuwe havenbedrijvigheid en functies die stad en haven verbinden. Hiertoe behoort ook het herinrichten van het gebied tav de bereikbaarheid/mobiliteit.

⁶ Hierbij wordt de beschrijving in het op 29 juni 2023 vastgestelde Bestuursakkoord en Voornemen Integrale Ontwikkeling aangehouden. Inmiddels doen zich ontwikkelingen voor, die op de in para 3.6 en 3.7 beschreven werkwijze worden behandeld.

II. Behoud en zo veel mogelijk herbestemming, zichtbaar en beleefbaar maken van (monumentaal) defensievastgoed⁷:

- Herbestemming Erfprins, zichtbaar en beleefbaar maken
- Herontwikkeling van Basingracht voor defensie of stedelijke functies

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

- Onderzoek naar en de ontwikkeling van een logistieke hub
- Onderzoek naar en de ontwikkeling van een mobiliteitshub

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

- een verder onderzoek naar een eventuele ontwikkeling die kan leiden tot een herinrichting op het haventerrein ten aanzien het onderhoudscomplex van onderzeeboten en andere schepen⁸.

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

- Verder onderzoek en afspraken ten aanzien van de ontwikkeling van meer haventerrein.

3.5.3 Cluster 3

Cluster 3 betreft de ontwikkelingen voor de wat verdere toekomst. Hierbij wordt gedacht aan de verplaatsing en herontwikkeling van het voorterrein van de Veerhaven. Het gaat hier dus om een noordoostelijke verplaatsing van de Veerhaven, en daarmee gepaard gaande herontwikkeling van het voorterrein. Dit vraagt uiteraard ook om aanpassingen in de havenmond (verlengen pier). Het zijn derhalve ontwikkelingen die nu wel gewenst lijken, maar die om pragmatische redenen later in de tijd beter passen en ontwikkelingen die nu nog niet bekend zijn, maar in de loop van deze ontwikkeling zich gaan aandienen en waarvoor gezamenlijke inzet en afstemming nodig is.

3.6 Nieuwe ontwikkelingen / 'Rolling Plan'

Naast de bovengenoemde clusters zullen zich gedurende de looptijd van het programma andere ontwikkelingen en kansen voordoen die bijdragen aan de doelen van het Maritiem Cluster. **Daarom is dit programmaplan een 'Rolling Plan' dat tenminste eenmaal per jaar wordt geactualiseerd. Nieuwe initiatieven worden uitgewerkt in projectfiches en vervolgens beoordeeld op toegevoegde waarde, uitvoerbaarheid en prioriteit.**

Nieuwe projecten kunnen enkel aan het Programma worden toegevoegd na expliciet en unaniem besluit van de Stuurgroep en bekrachtigd en alleen als voldaan wordt aan het volgende:

- een van de partijen wordt als hoofdaannemer benoemd;

⁷ Tevens onderzoek naar mogelijkheden versterking erfgoed van Stelling van Den Helder.

⁸ Hierbij wordt aangesloten bij de ontwikkelingen ten aanzien de Nederlandse Maritieme Maakindustrie (MMI).

- het project levert een positieve bijdrage aan de doelstellingen van het OMC en past binnen de kaders en uitgangspunten van het BAK en dit programmaplan;
- de planning en fasering van het toe te voegen project passen binnen de looptijd van het Programma (2040);
- overige onderdelen van het Programma worden niet nadelig beïnvloed door de toevoeging van het project.

Elke partij kan een voorstel voor het toevoegen van een nieuw project aanbieden aan de Stuurgroep. Daarbij is in ieder geval een concept van een Projectfiche gevoegd.

3.7 Maritiem Cluster: meer dan gebiedsontwikkeling

Het bestuursakkoord richt zich vooral op de integrale gebiedsontwikkeling. Er zijn echter ook maatschappelijke en/of fysieke ontwikkelingen die in of rond het Maritiem Cluster plaatshebben, die van invloed zijn op het programma en die direct of indirect bijdragen aan het aanpakken van een of meer van de 6 genoemde opgaven (zoals genoemd in 3.2.). Het is van belang dat deze ontwikkelingen op waarde worden geschat en op programmaniveau worden gemanaged. Enkele voorbeelden zijn:

- De ontwikkelingen ten aanzien van VAWOZ. In hoeverre zullen er aanlandingsplaatsen van wind op zee komen in en rondom het MC en wat zijn hiervan de consequenties?
- Mobiliteitsvisie. Mobiliteit verandert en dat heeft effect voor het MC, immers een belangrijk deel van de ontwikkelingen in het MC zijn gerelateerd aan bereikbaarheid. De gemeenten Den Helder en Texel werken samen met de Provincie Noord-Holland aan een mobiliteitsvisie, gericht op duurzame bereikbaarheid en mobiliteitstransitie.
- Het aantrekken van diverse Onderwijs en kennis- en innovatiecentra. Op meerdere plekken (en aangejaagd door ontwikkelingen als de Regio Deal) wordt gekeken naar de vestiging van onderwijs (kennis en innovatie). Welke ontwikkelingen zijn er en welke kansen bieden zij voor het Maritiem Cluster?
- Den Helder Airport (DHA) en ontwikkelingen MVKK. DHA is een belangrijke schakel voor de huidige en toekomstige economieën in en om Den Helder (met name Wind op Zee), maar ook belangen ten aanzien van nationale veiligheid (security) zijn aan de orde.
- De ontwikkeling van Willemsoord als geheel. Er zijn plannen voor Willemsoord om met name de noordoosthoek nog te herontwikkelen; dat vraagt afstemming met de ontwikkelingen van het MC.
- De vernieuwing en renovatie van de aanlanding van de TESO-veerboot. RWS verkent de mogelijk locatie van de veerboot en werkt daarvoor een aantal opties uit. De effecten van deze opties op de bredere omgeving worden niet of slechts beperkt (bereikbaarheid) meegenomen. Wat zijn die effecten? Deze worden in beeld gebracht als input van het OMC bij de besluitvorming van RWS.

Sommige van deze ontwikkelingen zijn dus al bekend, andere ontwikkelingen zullen in de loop van de tijd zich aandienen. **Naar analogie met de projectfiches voor de gebiedsontwikkelprojecten worden voor deze onderwerpen thema-fiches opgesteld met een beschrijving van het beoogde doel van het thema in relatie tot het Maritiem Cluster** en de hiervoor te leveren bijdrage of inspanning van de partijen betrokken bij het Maritiem Cluster.

Op deze wijze worden relevante ontwikkelingen binnen het Maritiem Cluster bewaakt en uitgewerkt, zodat het gezamenlijke belang en daarmee de samenhang vanuit het perspectief Maritiem Cluster zo goed mogelijk wordt behartigd. Nieuwe thema's worden door het Programmteam toegevoegd als daar behoefte en urgentie voor is.

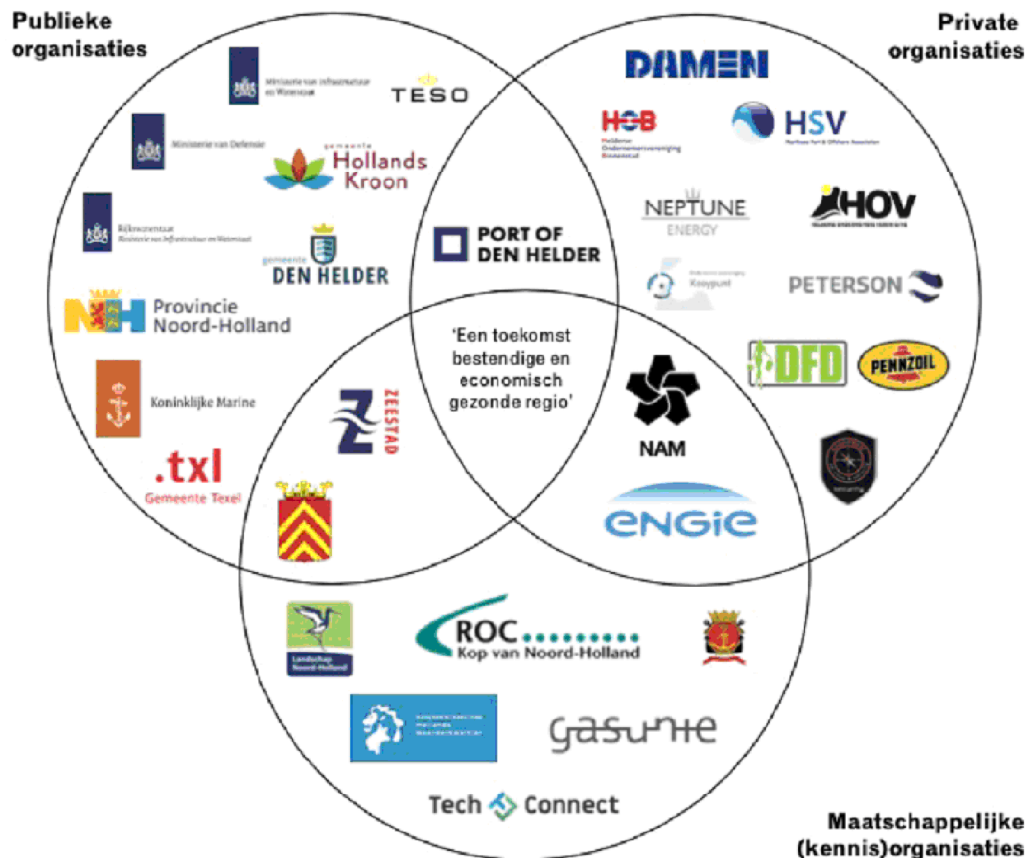
Daarnaast geeft het programma Maritiem Cluster actief invulling aan issue- en risicomanagement, zodat ontwikkelingen (bijvoorbeeld op het gebied van Natuurwetgeving) snel en effectief kunnen worden opgepakt.

4 Stakeholders Maritiem Cluster

4.1 Veelomvattend netwerk

Ten behoeve van de Ruimtelijk-Strategische Verkenning Maritiem Cluster Den Helder (FABRICations – Kirkman, september 2020) is een analyse uitgevoerd van het stakeholderveld van het Maritiem Cluster Den Helder en opgedeeld in clusters gericht op de rollen die de stakeholders vervullen. Er worden drie stakeholderclusters onderscheiden: publieke organisaties, private organisaties en maatschappelijke (kennis)organisaties.

Onderstaande afbeelding uit deze verkenning maakt duidelijk dat het Maritiem Cluster een veelomvattend netwerk van betrokkenen raakt, die allen op een passende en effectieve wijze bij de plannuitwerking en de realisatie moeten worden betrokken. Belangrijk element daarbij is dat door gezamenlijk toe te werken naar het gemeenschappelijk belang, het belang van iedere betrokken stakeholder eerder kan worden bereikt dan wanneer het eigen belang leidend is.



4.2 Uitgangspunten omgevingsmanagement

Het is evident dat het creëren van voldoende draagvlak door open en heldere communicatie en het tijdig betrekken van specifieke groepen cruciaal is om de plannen en projecten binnen het Maritiem Cluster te laten slagen. Het invulling geven aan strategisch omgevingsmanagement, zowel binnen de verschillende (deel)projecten als op programmaniveau, is van groot belang en dient gestalte te krijgen in samenhang met de in paragraaf 8 beschreven uitgangspunten voor de communicatie. Daarbij gelden in ieder geval de volgende uitgangspunten voor het betrekken van de stakeholders en hun belangen:

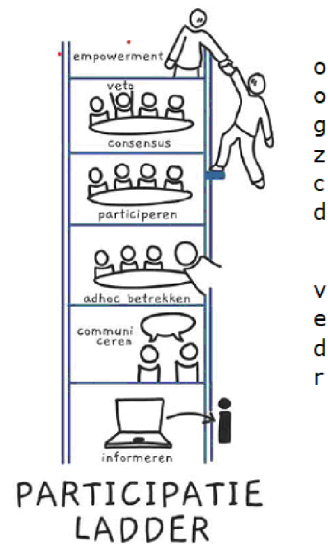
- Draagvlak: zoveel mogelijk bij belanghebbenden
- 'Winst': voor alle partijen
- Afwegingen: transparant en tijdig delen
- Dialoog: zo vroeg mogelijk
- Processen: navolgbaar
- Opstelling: constructief werken aan conflicterende belangen

Zoals in paragraaf 3.2 is beschreven onderscheidt het bestuursakkoord een zestal opgaven en kansen die betrekking hebben op het Maritiem Cluster:

1. De economische positie versterken
2. De operationele inzet van de Koninklijke Marine waarborgen
3. De schakel in de energietransitie vergroten
4. De bereikbaarheid van de stad waarborgen
5. De stad, zee en haven met elkaar verbinden
6. Toekomstbestendig ontwikkelen

Als basis voor de uitwerking van strategisch omgevingsmanagement voor *het programma* worden per opgave de relevante issues en relevante stakeholders eïdentificeerd. Vervolgens wordt met toepassing van de ogenaamde belangenmatrix het participatie- en het communicatieplan uitgewerkt. Het geheel vormt per opgave e SOM Analyse en Strategie.

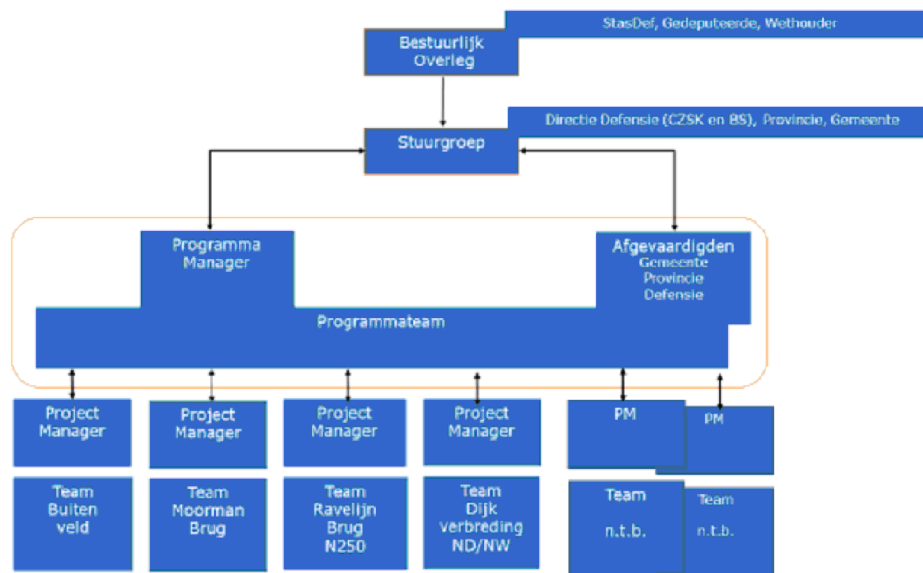
Daarnaast wordt gemonitord en afgestemd of de verschillende bestuurlijke niveaus en bijhorende programma's n projecten nog op elkaar aansluiten dan wel elkaar niet in e weg zitten. Het hierbij om de betreffende nationale-, egionale- en lokale opgaven.



5 Governance

Partijen hebben zich verbonden aan het gezamenlijk verder uitwerken van het 'bestuursakkoord en het Voornemen Integraal OMC' tot uitvoerbare projecten. Dit programmaplan is hiervoor de basis. De raakvlakken tussen de drie partijen verschillen per activiteit, uit te werken maatregel en/of project. Dat vraagt om een gecoördineerde aansturing en monitoring, vanuit het principe 'gezamenlijk waar het moet, afzonderlijk waar het kan'. Partijen hebben hiervoor een passende governance en organisatiestructuur ingericht. Deze governance en organisatiestructuur wordt in de volgende paragrafen toegelicht.

De organisatie is hieronder schematisch weergegeven en bestaat uit een Bestuurlijk Overleg, een Stuurgroep, een Programmteam en daaronder Projectteams per deelproject.



5.1 Bestuurlijk Overleg (BO)

Voor het programma is een Bestuurlijk Overleg in het leven geroepen, bestaande uit de Staatssecretaris van Defensie, Gedeputeerde Staten van de Provincie Noord-Holland en de wethouder (portefeuille haven) van de Gemeente Den Helder. Het Bestuurlijk Overleg is het aangewezen orgaan voor significante aanpassingen aan het Programma en/of het bestuursakkoord. Indien ontwikkelingen in het Maritiem Cluster significant een afwijking inhouden van het programma en/of het bestuursakkoord, dan worden deze via de Stuurgroep in het Bestuurlijke Overleg besproken en wordt over eventuele afwijkingen besloten.

Het Bestuurlijk Overleg is minimaal 1 keer per jaar, maar indien nodig kan een extra BO worden ingepland.

5.2 Stuurgroep (SG)

Partijen hebben een Stuurgroep ingericht, bestaande uit directeuren van de betreffende organisaties. De Stuurgroep kent de volgende taken:

- opdrachtgever voor de Programmamanager;
- voorbereiding besluitvorming binnen het Bestuurlijk Overleg;
- besluitvorming over thema's die betrekking hebben op de centrale sturing bij en afstemming tussen de Programmaonderdelen;
- besluitvorming over (wijziging van) Programmaonderdelen;
- besluitvorming over de monitoring van de voortgang bij Programmaonderdelen, waaronder wordt verstaan het voortdurend bezien of de uitvoering van de Projecten binnen het Programma verloopt overeenkomstig de afspraken in het bestuursakkoord;
- besluitvorming over thema's die betrekking hebben op de bewaking van de kwaliteit;
- besluitvorming over het afstemmen van berichtgeving aan en het ter besluitvorming voorleggen van stukken aan het college van B&W, Gemeenteraad, college van Gedeputeerde Staten en Provinciale Staten, Tweede Kamer en de interne ambtelijke organisaties;
- controle op jaarrekening programmteam en vaststellen begroting programmteam.
- besluitvorming in onvoorziene gevallen.

De Stuurgroep komt maximaal 4 keer per jaar bijeen; indien noodzakelijk wordt de frequentie verhoogd. Besluiten in de SG kunnen alleen unaniem worden genomen. In de Stuurgroepvergaderingen worden de bestuurders naar behoefte vergezeld van (een aantal) programmteamleden.

De programmamanager draagt zorg voor de agenda, de notulen en de noodzakelijke stukken en is als adviseur aan de SG verbonden.

5.3 Programmteam

Voor de dagelijkse uitvoering en coördinatie hebben partijen een Programmteam samengesteld, bestaande uit afgevaardigden vanuit de organisaties. Het Programmteam wordt voorgezeten door een Programmamanager.

Het Programmteam kent de volgende taken:

- ambtelijke voorbereiding en afstemming van alle voorstellen die ter besluitvorming aan de Stuurgroep worden voorgelegd;
- ambtelijke voorbereiding en afstemming van alle informatie die aan de Stuurgroep (ter kennisgeving) wordt voorgelegd;
- ambtelijke voorbereiding en afstemming van relevante (programma of projecten) berichtgeving richting gemeenteraden, Provinciale staten, Tweede Kamer en de interne ambtelijke organisatie;
- ambtelijke voorbereiding en afstemming van relevante (programma en projecten) communicatieve uitingen richting interne en externe partijen;
- zorgdragen voor de uitvoering van besluiten zoals die door de Stuurgroep zijn genomen;
- zorgdragen voor de bemensing en de aansturing van de projectteams die de verschillende onderdelen van het programma uitvoeren;
- ambtelijke voorbereiding en afstemming in onvoorziene gevallen.

Bemensing van het Programmteam gebeurt op basis van detachering om niet vanuit de betrokken partijen. Partijen streven ernaar ook andere organisaties met een belang en verantwoordelijkheid op dezelfde voorwaarden te betrekken bij de uitvoeringsorganisatie wanneer noodzakelijk. De leden van het Programmteam verzorgen, elk binnen de eigen organisatie, de ambtelijke en bestuurlijke afstemming en coördinatie, alsmede de primaire aansturing van de projecten waarvoor zij 'hoofdaannemer' zijn.

5.3.1 De programmamanager

De Programmamanager is het schakelpunt tussen de uitvoering en de strategie en staat tevens aan het hoofd van het programmabureau. De Programmamanager is belast met de volgende taken:

- coördineert, ondersteunt en faciliteert de werkzaamheden van het programmateam. Dit behelst ook het opzetten van en monitoren van onderzoeken, het vragen van advies (rapportages), het sturen op communicatie, juridische kwesties enz, enz.
- stelt jaarrekeningen op en begrotingen voor het programmateam
- bewaakt de voortgang en zorgt voor tijdige agendering van stukken naar Stuurgroep.
- zit de programmateam-overleggen voor en houdt acties bij en jaagt na op afspraken
- geeft leiding aan het Programmateam, en
- is zonder stemrecht verbonden aan de Stuurgroep.

5.3.2 Het Programmabureau

Ter ondersteuning van het programma is een Programmabureau ingericht, die in ieder geval de volgende taken verricht:

- Verzorgen van het secretariaat;
- Verzorgen van monitoring, verantwoording en rapportages;
- Bewaken van risicomanagement, bewaken afhankelijkheden;
- Verzorgen van communicatie en participatie.
- Inroepen en organiseren van specifieke expertises (bijv. juridisch) of onderzoeken op programmaniveau.

De concrete invulling van het programmabureau volgt de dynamiek en de behoefte van het programma en is in bijlage 1 weergegeven.

5.4 Projectteams: aansturing door 'hoofdaannemer'

De verschillende onderdelen van het programma worden uitgevoerd door daartoe in te richten projectteams. Daarbij geldt dat elk project of thema 1 'hoofdaannemer' heeft, die de hoofdverantwoordelijke is voor de planuitwerking en de uitvoering van het project. Primair is het betreffende lid van het programmateam verantwoordelijk voor de aansturing en de bemensing van het betreffende project. Indien andere partijen aan het project dienen bij te dragen, dan wordt dit vastgelegd in het projectfiche. Aan de hand van de programmamonitor en terugkoppeling van de projectleiders wordt overzicht bewaakt op de voortgang en issues.

5.5 Werkwijze en mandaat programmakosten

Het programmateam maakt voor de bovengenoemde werkzaamheden en taken kosten. Die hebben betrekking op het faciliteren van Bestuurlijk overleg en Stuurgroep en bestaan voor een deel uit in te schakelen derden (onderzoek), bijeenkomsten (jaarlijkse en specifieke) communicatie uitingen (media) alsmede de inrichting van het Programmabureau. Deze komen ten laste van elk van partijen op basis van de verdeelsleutel 1/3 per partij.

Voor deze kosten stelt de Stuurgroep jaarlijks voor het begin van elk kalenderjaar een begroting vast en binnen zes maanden na afloop van elk kalenderjaar een financieel

jaarverslag. De kosten worden jaarlijks tussen Partijen verrekend op basis van de werkelijk gemaakte kosten.

Geen van de partijen is bevoegd uitgaven te doen ten laste van de begroting van het Programmteam of voor de uitvoering van taken van het Programmteam overeenkomsten met derden aan te gaan, tenzij het begrote, interne kosten betreft of zulks vooraf schriftelijk is goedgekeurd door de Stuurgroep.

De Stuurgroep geeft de Programmamanager mandaat tot het doen van de uitgaven ten laste van de begroting van het Programma..

6 Risico- en issuemanagement

6.1 Risicomanagement

Een groot programma als Maritiem Cluster kent vele afhankelijkheden en risico's. Naast de technische afhankelijkheden zijn er ook factoren van invloed, zoals bijvoorbeeld de beschikbare financiën, de (verschillende) werkwijze en tempo van besluitvorming, de effecten van wet- en regelgeving (nieuwe Omgevingswet).

Dergelijke factoren spelen een cruciale rol bij het ontstaan van risico's en liggen soms buiten de directe invloedssfeer van het programma. Binnen het programma OMC wordt getracht risico's op voorhand te onderkennen om zo maatregelen te identificeren en te nemen om die risico's te accepteren, te verkleinen, teniet te doen c.q. beheersbaar te maken. Het programmateam monitort periodiek de risico's van het programma en gerelateerde projecten. Daarnaast vindt binnen de (deel)projecten zelf risicobeoordeling plaats. In bijlage 3 is een actuele risicotabel op programmaniveau opgenomen.

In de vergaderingen met de Stuurgroep zullen nieuwe risico's besproken worden. In de herziening van dit programmaplan zal elk jaar opnieuw naar de programmatische- en de projectrisico's worden gekeken.

6.2 Issuemanagement

Een belangrijk onderdeel van een goed functionerend programma is de issuemanagementstrategie. Indien een (deel)project niet (meer) aan de beoogde specificaties of gestelde kaders kan voldoen of indien vanuit het (deel)project zorgen of andere issues naar voren komen die op programmaniveau aandacht verdienen, dan worden deze ingebracht bij het programmateam. Een voorbeeld is een kans of bedreiging die zich op een bepaald gebied voordoet met impact op de doelen van het programma. Daarbij wordt door het programmateam expliciet bepaald op welke wijze met het issue wordt omgegaan, hetgeen in een issuelijst wordt vastgelegd. Indien nodig vindt escalatie plaats naar de Stuurgroep.

7 Monitoring, rapportages en verantwoording

7.1 Intern

Het Programmabureau draagt zorg voor rapportages en monitoring ten behoeve van het bewaken van de voortgang en voor het afleggen van de (jaarlijkse) verantwoording en de jaarlijks op te stellen begroting voor de programmakosten.

Het Programmabureau rapporteert tijdens de vergadering aan de Stuurgroep over:

- voortgang van de in uitvoering zijnde (deel)projecten;
- voorbereiding van nieuwe (deel)projecten;
- ontwikkelingen rond het programma, zie paragraaf 3.7
- inzicht in de risico's en de voortgang op de opgebrachte issues.

Op basis hiervan rapporteert de Stuurgroep aan het Bestuurlijk Overleg.

7.2 Extern

Rapportage aan de Tweede Kamer, aan Provinciale Staten, de Gemeenteraad vindt plaats door tussenkomst van de Stuurgroep en (op niveau van) het Bestuurlijk Overleg. Het communicatieplan beschrijft op welke wijze de andere stakeholders worden geïnformeerd en betrokken.

8 Communicatie als succesfactor

8.1 Inleiding

Effectieve communicatie is essentieel om belanghebbenden te informeren, te betrekken en te mobiliseren bij de ontwikkeling van het Maritiem Cluster. Communicatie zorgt voor de interactie (zowel intern als extern) die mede bepalend is voor de koers en de werkwijzen in het Maritiem cluster en sluit aan bij de hoofddoelstellingen (versterken haven economie en stadsontwikkeling). Dit hoofdstuk beschrijft kort de belangrijkste doelgroepen, doelen en uitgangspunten, hetgeen uitgewerkt wordt in een communicatiestrategie en -plan. Het doel is om met duidelijke en consistente communicatie het begrip te vergroten, weerstand te verminderen en draagvlak te creëren voor de ontwikkeling van Den Helder als high-tech zeehaven en welvarende stad.

8.2 Kernboodschap

De communicatie(strategie) is geen strakke planning maar een creatief en iteratief proces. Met een heldere kernboodschap houden we de stip op de horizon in het vizier en gaan we met betrokken partijen aan de slag.

"Den Helder is van nationaal belang voor de veiligheid én voor duurzame energievoorziening op en vanuit zee. Het is daarmee een essentiële schakel voor de Nederlandse en bondgenootschappelijke veiligheid en voor onze toekomstige energie infrastructuur (wind op zee en/of waterstof). Het toekomstbeeld van het Maritiem Cluster 2040 is een compacte High-Tech zeehaven (civiel en militair) in verbinding met een krachtige, goed toegeruste stad en welvarende leefomgeving⁹. Daarbij vormt Den Helder - samen met de Kop van Noord-Holland - één regionaal samenhangend systeem op het gebied van onderwijs, arbeidsmarkt, wonen, recreatie en mobiliteit. In samenhang met een gezonde en toekomstbestendige economie wordt bijgedragen aan de brede welvaart in de regio."

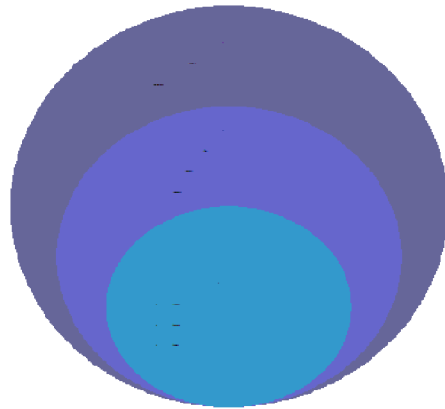
8.3 Uitgangspunten en doelgroepen

Met onderstaande uitgangspunten wil het programma als 1 geheel effectief communiceren en draagvlak creëren voor de gestelde doelen. Dit is bovendien toepasbaar bij (de communicatie in) participatietrajecten.

- Transparant (open en eerlijke communicatie, zonder verborgen agenda's; bouwen aan vertrouwen).
- Toegankelijk/empathisch (communicatie is uitnodigend, duidelijk en begrijpelijk; tekst, taal, toon, beeld moet inspireren en positieve sfeer creëren).
- Op maat (communicatie (boodschap/communicatiemiddelen) is aangepast aan de specifieke informatiebehoeften van verschillende doelgroepen).
- Interactief (met tweerichtingscommunicatie bieden we ruimte voor feedback, vragen en discussie, bijvoorbeeld via specifiek mailadres, informatiebijeenkomsten, ingesprek.denhelder.nl of directe contact).
- Consistent (boodschappen/verhalen en de manier waarop we deze communiceren - zowel binnen als buiten de programmaorganisatie - dragen bij aan helderheid en geloofwaardigheid).

⁹ Referte C: rapport 'Toekomstbestendige stad en haven voor de kop van Noord-Holland'

Bij de onderverdeling van de doelgroepen geldt een onderscheid in drie 'cirkels van invloed'. De communicatie-aanpak en in te zetten communicatiemiddelen¹⁰ worden per doelgroep op de context en belangen van die groep toegesneden.



8.4 Communicatiedoelen

Wat willen we bereiken met de inzet van communicatie?

Communicatiedoelstellingen ring 1

- Uitvoerders: alle betrokkenen die werkzaam zijn bij de drie verbonden partijen van het Maritiem Cluster en hieraan bijdragen) dienen het doel, de samenhang en de aanpak van het programma te begrijpen, te kunnen overdragen en toe te passen.
- Bestuurders (van de drie verbonden partijen): dienen als ambassadeur van het programma Maritiem Cluster zowel binnen hun eigen domein ten behoeve van besluitvorming als ook in relatie tot hun omgeving de belangen voor het Maritiem Cluster te kunnen behartigen ("ambassadeurschap").
- Beslissers (gemeenteraad c.q. Provinciale Staten): zijn goed geïnformeerd/op de hoogte van de context en doelen (en de economische, maatschappelijke en duurzaamheidseffecten) van het Maritiem cluster voor een soepele besluitvorming.

Communicatiedoelstellingen ring 2

Alle direct betrokken stakeholders (buiten de drie verbonden partijen) en beïnvloeders (zoals media) zijn goed geïnformeerd/op de hoogte van de doelen van het Maritiem cluster. En/of zijn/worden betrokken bij de uitvoering bij de doelen of de deelprojecten van het Maritiem Cluster¹¹.

Communicatiedoelstellingen ring 3

Inwoners van de regio Den Helder, en andere belangstellenden die de ontwikkeling van het Maritiem Cluster willen volgen worden actief geïnformeerd over de ontwikkelingen in het Maritiem Cluster via algemeen toegankelijke kanalen zoals de media van de drie verbonden partijen. Daarnaast is er ook voor hen de mogelijkheid om feedback te geven (bijvoorbeeld via het participatieplatform [Ingesprek.denhelder.nl](https://www.ingesprek.denhelder.nl))

¹⁰ Een breed scala aan instrumenten zoals website, social media, factsheets, informatiebijeenkomsten, storytelling, werkbezoeken etc.

¹¹ Zie § 4.2: met toepassing van de participatieladder wordt bepaald op welke wijze stakeholders bij het programma worden betrokken.

8.5 Communicatie en omgevingsmanagement/participatie

Zoals in paragraaf 4.2 is beschreven raakt het programma Maritiem Cluster een veelomvattend netwerk van betrokkenen. Bij participatie gaat het erom dat de direct betrokken partijen écht luisteren naar wat mensen vinden. Draagvlak kan daar dan uit voortvloeien. Participatie en communicatie horen onlosmakelijk bij elkaar en bepalen samen het succes. Heldere communicatie is belangrijk in alle fases in het participatietraject. Het maakt voor iedereen binnen en buiten de programmaorganisatie duidelijk hoe het participatieproces verloopt en zien de betrokken stakeholders wat er gebeurt met hun inbreng.

8.6 Uitwerking

Bovenstaande vormt de basis voor de verdere uitwerking van de inzet van communicatie. De communicatieaanpak wordt op programmaniveau en per deelproject uitgewerkt:

- Communicatiestrategie en -plan 'overall' communicatie Maritiem cluster.
- Communicatiestrategie en -plan communicatie (als onderdeel van) participatie/omgevingsmanagement (in relatie tot paragraaf 4.2)

Bijlage 1: Programmabureau

Het Programmabureau dient ter ondersteuning van het programma OMC op een aantal 'permanente' taken¹².

Hierbij wordt primair uitgegaan van een (evenredige) invulling vanuit de staande organisatie van de deelnemende partijen.

De concrete invulling van het programmabureau volgt de dynamiek en de behoefte van het programma. Gedurende de fase van 'opstarten uitwerken deelprojecten' is op de volgende wijze voorzien in ondersteuning van het programma:

- **Programmabeheersing:** planning, monitoring, coördineren en bewaken afhankelijkheden en risico's (invulling Provincie N-H, max 2 d/w)
- **Communicatie** (werkverband bestaande uit vaste contactpersonen vanuit elk van de drie partijen, waarbij 1 persoon een coördinerende rol op programmaniveau vervult; invulling coördinatie door gemeente Den Helder, 1 – 2 d/w)
- **Omgevings- en relatiemanagement** (werkverband bestaande uit vaste contactpersonen vanuit elk van de drie partijen, waarbij 1 persoon een coördinerende rol op programmaniveau vervult; invulling coördinatie door Defensie, 1 – 2 d/w)
- **Financiën en subsidies** (werkverband bestaande uit vaste contactpersonen vanuit elk van de drie partijen, waarbij 1 persoon een coördinerende rol op programmaniveau vervult; invulling coördinatie door Provincie N-H, 1 – 2 d/w)

Daarnaast draagt het programmabureau zorg voor het invoeren en organiseren van specifieke expertises (bijv. juridisch) of onderzoeken op programmaniveau.

¹² Incidentele taken dan wel ad-hoc behoeften van het programma worden ingevuld aan de hand van de jaarlijks vast te stellen programmabegroting en bestedingsplan.

Bijlage 2: Format projectfiches

1. Project	Naam	
	Projectverantwoordelijke	
	Andere teamleden	
	Aanleiding, beschrijving / scope	
	Uiteenzetting projectactiviteiten	
2. Projectdoel	Beoogde resultaat van het project	
	Hoe draagt resultaat bij aan de doelen van het OMC?	
3. Behoeft	Nieuw, aanvullend of aansluitend op	
4. Afhankelijkheden of volgordelijkheden?	Waar is het project afhankelijk van en is er sprake van een volgordelijkheid	
5. Stand van zaken	Fase van het project (verkenning – studie – uitvoering)	
	Gedetailleerde uiteenzetting van de planning met actiepunten per project	
	Onderzoeken die opgestart zijn of worden op chronologische volgorde	
6. Financieel	Begroting en dekkingsvoorstel	
7. Risico inschatting	Overzicht van specifieke projectrisico's met eventueel te nemen beheersmaatregelen	

Bijlage 3: Documentatie

Revisiegegevens

Versie	Datum	Status	Auteur	Goedgekeurd door	Omschrijving

Refertes

	Beschrijving	Datum
A	Bestuursakkoord Ontwikkeling Maritiem Cluster Den Helder	29 juni 2023
B	Voornemen tot integrale ontwikkeling van het Maritiem Cluster	29 juni 2023
C	Rapport 'Toekomstbestendige stad en haven voor de kop van Noord-Holland', AT Osborne	6 april 2022
D	Omgevingswet	

Bijlage 4: Risicotabel programma OMC

In de onderstaande tabel zijn de grootste programmarisico's geïdentificeerd en beschouwd op mogelijke maatregelen die de optredende risico's verkleinen, teniet doen of beheersbaar maken.

Risico	Zwaarte	Omschrijving	Maatregel
Geen/onvoldoende financiën	H	De (deel)projecten zijn niet voorzien van budgettaire dekking	<ul style="list-style-type: none"> • Opstellen concrete planuitwerkingen en tot besluitvorming te brengen; • Sturen op tijdige vererving van fondsen en besluitvorming
Onvoldoende capaciteit	H	De (deel)projecten zijn qua bemensing en expertise ondermaats	Tijdig samenstellen projectteams en prioriteit afdwingen bij de leverende organisaties
Onderlinge afhankelijkheden en hoge complexiteit vergen zeer veel verschillende disciplines en partijen	H	Aan elkaar koppelen van alle disciplines vergt onevenredig veel energie en doorlooptijd	<ul style="list-style-type: none"> • Ondersteuning tbv integratie / afstemming organiseren • Centrale werklocatie organiseren
Trage besluitvorming	H	(Deel)projecten zijn op onderdelen van elkaar afhankelijk; trage besluitvorming in ene project werkt door in ander.	Samenhang expliciet maken, besluitvorming najagen
Trage en complexe wettelijke procedures	H	Met name de nieuwe Omgevingswet is een extra uitdaging en vergt integrale voorbereiding en participatie.	Beschikbaar stellen van voldoende expertise; opstellen van 'voorzichtige' planningen.
Externe veiligheid: ploffzone geeft (te veel) beperkingen	H	De effecten van de ploffzone op de mogelijkheden voor de projecten Moormanbrug en Ravelijnbrug zijn niet duidelijk	Met spoed advies vragen aan deskundigen bij de RVB.
Geluidszonering geeft beperkingen	H	Een integraal totaalbeeld van de geluidseffecten a.g.v. de gewenste ontwikkelingen ontbreekt en geeft onzekerheid t.a.v. de haalbaarheid van de voorgenomen plannen in cluster 1	Meenemen in de afweging van Plan-MER.

Uitgangspunten:

- Onderscheid tussen:
 - 'permanente' taken ter ondersteuning van het programma OMC (= 'Programmabureau') en 'incidentele' taken/behoefte (= ad hoc invulling, in begroting)
- Bij invulling eerst bezien of dit vanuit de staande organisatie mogelijk is (met onderling verrekenen streven naar gebalanceerde inbreng)
- Focus op 2024 als 'opstart' voor programma in de fase gericht op het in realisatie krijgen van deelprojecten cluster 1

I. Beschrijving invulling Projectbureau / ondersteunende taken Programma OMC	Indicatie werkbelasting	Invulling
Programmaondersteuning: <ul style="list-style-type: none"> - Beheer en aanleveren documenten - Beheer agenda (cf jaarkalender programma OMC) - Verslaglegging (ad hoc basis) 	1 d/w	NTB: Ondersteuning van GDH of PNH
Programmabeheersing en -coördinatie: <ul style="list-style-type: none"> - Signaleert, bewaakt coördineert afhankelijkheden - Actueel inzicht in de planning (product, tijd, geld, risico's) van de deelprojecten (in uitvoering en in voorbereiding) en op programmaniveau - Draagt aan de hand van een Monitor Programma OMC zorg voor sturings- en verantwoordingsinformatie 	1 d/w oplopend naar 2 d/w	✓ 5.1.2e 5.1.2e (PNH)
Verzorgen van de communicatie: aan de hand van communicatieplan OMC invulling geven aan communicatie aan de verschillende doelgroepen, zoals: <ul style="list-style-type: none"> - Besluitvormende organen - Medewerkers aan programma en deelprojecten OMC - Stakeholders / belanghebbenden bij het programma OMC 	1 d/w (wellicht bij piekmoment of events oplopend naar 2 d/w)	✓ 5.1 5.1.2e (GDH, heeft de lead) ✓ 5.1.2e (KM) ✓ 5.1.2e (PNH)
Strategisch omgevingsmanagement: <ul style="list-style-type: none"> - Zorgdragen voor de goede relatie tussen alle bij het Programma OMC betrokken stakeholders: creëren van voldoende draagvlak door open en heldere communicatie en het tijdig betrekken van specifieke groepen teneinde de projecten binnen het Maritiem 	2 d/w	✓ Invulling door WesselinkVanZijst via Programma Transformatie Vastgoed Defensie

<p>Cluster te laten slagen. - Opstellen en uitvoering geven aan het participatieplan</p>		
<p>Subsidies en financiën: beoordelen, coördineren en initiëren van subsidiemogelijkheden (nationaal, EU)</p>	<p>Ntb</p>	<p>✓ 5.1.2e (PNH, heeft de lead) ✓ 5.1.2e (GDH) ✓ 5.1.2e 5.1.2e (Defensie)</p>

Projectfiche Ravelijnbrug (versie 18-3-2024)

1. Project	Naam	Ravelijnbrug
	Projectverantwoordelijke	5.1 5.1.2e (Beleidsadviseur Provincie Noord-Holland)
	Andere teamleden	<p>Kernteam</p> <p>5. 5.1.2e (verkeerskundig) en schakel naar intern ingenieursbureau PNH: op de achtergrond, data en techniek. Nautisch vanuit BU/BSP via 5.1.2e 5.1.2e .</p> <p>5.1 5.1.2e : projectleider BEL/MOB mede verantwoordelijk voor het trekken van de verkenning</p> <p>Breder team:</p> <p>5.1 5.1.2e 5.1.2e 5.1.2e 5.1 5.1.2e 2e 5.1.2e betrokken vanuit PNH en programma.</p> <p>5.1.2e 5.1.2e , betrokken als gebiedsregisseur provinciaal areaal (beheer en onderhoud)</p> <p>5. 5.1.2e , subsidies/financiering</p> <p>Toevoegen gemeente, RvB en defensie</p>
	Aanleiding, beschrijving / scope	<p>Het project maakt deel uit van cluster 1, zoals beschreven in het op 29 juni 2023 ondertekende Bestuursakkoord Ontwikkeling Maritiem Cluster Den Helder. Defensie, Provincie Noord-Holland en Gemeente Den Helder werken samen aan een toekomstbestendige ontwikkeling van het bredere havengebied in Den Helder. Partijen doen dit om de economisch en sociaal-maatschappelijke structuur van de regio Kop van Noord-Holland en de stad Den Helder te versterken én om de ontwikkeling van de defensieorganisatie richting een moderne krijgsmacht in Den Helder te ondersteunen. Hiervoor moeten de komende jaren concrete stappen worden gezet. Het OMC bevat een groot aantal projecten die in samenhang tot elkaar staan, maar niet gelijktijdig ontwikkeld kunnen worden. Om tot uitvoering te komen, is clustering van projecten wenselijk.</p> <p>De bereikbaarheid van de haven kan worden verbeterd door de hoeveelheid verkeer wat de stad in en door komt te verminderen. Dit kan onder andere door de verschillende verkeersstromen eerder af te vangen of door verkeersstromen meer te spreiden.</p> <p>Een tweede doorgaande route over het Nieuwe Diep/Nieuwe Werk door een nieuwe oeververbinding</p>

		(de Ravelijnbrug) en het realiseren van een nieuwe verplaatste Moormanbrug van en naar Defensierrein, kan ervoor zorgen dat de verschillende verkeersstromen zodanig worden verspreid dat de leefbaarheid van de stad verbeterd en congestie wordt beperkt.
2. Projectdoel	Beoogde resultaat van het project, bestuurlijk besluit wanneer?	<p>Het doel is om een nieuwe oeververbinding te realiseren en daarmee de verkeersstromen in Den Helder te scheiden ten behoeve van het waarborgen van de leefbaarheid in de stad, bereikbaarheid van civiele en Marine haven.</p> <p>Planning: (Bestuurlijk) besluit van de 3 overheden (gemeente Den Helder, Defensie en PNH) in Q4 2024/Q1 2025 over vervolgfase van onderzoek nieuwe oeververbinding. Dit betreft de zogenaamde “Studiefase” (fase 2), waarin de voorkeursvariant wordt bepaald en financiering (op hoofdlijnen/schetsontwerp met SSK-raming) en trekker-schap en toekomstig beheer worden overeengekomen.</p>
	Hoe draagt resultaat bij aan de doelen van het OMC?	<p>Het project maakt onderdeel uit van de haveninfrastructuur. Met dit project wordt beoogd:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Nationale veiligheid: Bereikbaarheid van de Koninklijke Marine. Door de Ravelijnbrug in combinatie met een verplaatste Moormanbrug kan het verkeer worden gesplitst en wordt de betrouwbaarheid van de bereikbaarheid van Marinchaven sterk verbeterd. - Leefbaarheid en bereikbaarheid: De Ravelijnbrug kan zorgen voor een grote vermindering van het verkeer door de stad Den Helder en het afwaarderden van de Van Kinsbergenbrug waardoor opstopping (brug met stoplicht) en vrachtverkeer (uitstoot) beperkt worden. - Voorzien in de (enige) ontsluitingsroute van Texel: De prognoses 2040 tonen aan dat bereikbaarheid van Texel, op iedere gemiddelde dag verslechtert. Dit vergt maatregelen. - Nationale doelstellingen wind op Zee en havencapaciteit: Er is een aantoonbaar tekort van havencapaciteit om de doelstellingen voor realisatie en specifiek voor Den Helder onderhoud aan Wind op Zee te voldoen. Door de komst van de Ravelijnbrug kan de haven van Den Helder, in samenhang met de luchthaven Den Helder meer en sneller voorzien in de urgente vraag naar personeel en voorzieningen voor maintenance van de offshore windparken. - Economisch klimaat: Het voorzieningenniveau in de Kop van Noord Holland staat onder druk, terwijl Den Helder het grootste aanbod arbeidsplaatsen heeft van de regio. - Accommoderen woningbouwopgave en groei van defensie: De realisatie van ca 4000 nieuwe woningen en 1785 extra arbeidsplaatsen voor de koninklijke marine komen in het geding als de mensen niet goed op locatie kunnen komen
3. Behoeft		<ul style="list-style-type: none"> • Naast gemotoriseerd wegverkeer zijn langzaam verkeer en Scheepvaart (incl. brugopeningen) en OV van groot belang in de bereikbaarheidsbehoefte en de beoogde mobiliteitstransitie

		<ul style="list-style-type: none"> • Maatregelen treffen om de hinder en leefbaarheid van Den Helder te verbeteren. • Scheiden van verkeersstromen ter voorkoming van congestie.
4. Afhankelijkheden of volgordelijkheden?	Waar is het project afhankelijk van en is er sprake van een volgordelijkheid	<p>De Ravelijnbrug maakt het mogelijk om (vanuit het zuiden gezien) verkeersstromen naar haven en/of Marine en/of Texel te kunnen scheiden vóódat al het verkeer door de stad gaat.</p> <p>Vanuit het programma gezien is er een grote afhankelijkheid tussen de Moormanbrug en Ravelijnbrug, herinrichting tracé Nieuwe Diep-Nieuwe Werk tot en met de TESO-haven, gebruik van de civiele haven, opstelruimte marineterrein (poort), ontwikkeling Buitenveld en het doel om de leefbaarheid in de stad te verbeteren.</p>
5. Stand van zaken	Fase van het project (verkenning – studie – uitvoering cf PNH systematiek)	Verkenning varianten (3 à 4) t.b.v. van studiefase en planuitwerking op basis van uitgesproken ambitie in het Bestuursakkoord OMC Den Helder in samenhang met planuitwerking Moormanbrug.
	Gedetailleerde uiteenzetting van de planning met actiepunten per project	<p>(Voorlopig) oplevering conceptresultaten verkenning in Q4 2024</p> <p>Onderzoek varianten Ravelijnbrug (3 à 4) op schetsontwerp niveau met kostenraming en Multi criteria tabel met voor en nadelen ten behoeve van bestuurlijke keuze voorkeursvariant.</p> <p>PM: detailplanning volgt</p>
	Onderzoeken die opgestart zijn of worden op chronologische volgorde	<p>Het modelmatig in beeld brengen wat een nieuwe oeververbinding binnen stad en haven voor effecten heeft en of deze bijdragen aan de doelen van het Bestuursakkoord én passen binnen de mobiliteitsvisie TEX-DH en provinciaal/gemeentelijk beleid: dit gebeurt op basis van de ingewonnen data (Dataonderzoek Sweco/lopende mobiliteitsonderzoek)</p> <p>Variantenstudie op basis van de geldende kaders (ploffzones, beschermd stadsgezicht, Omgevingswet enz.).</p> <p>Subsidie - financieringsmogelijkheden</p>
6. Financieel	Begroting en dekkingsvoorstel	Variantenstudie/ Verkenning: 5.1.2i

		Studiefase: 5.1.2i Planfase: 5.1.2i (2-3 jaar IPM team) Realisatie: 5.1.2i
7. Risico inschatting	Overzicht van specifieke projectrisico's met eventueel te nemen beheersmaatregelen	<p>Voor de Verkenningfase: verwachtingsmanagement richting bestuurders en de omgeving.</p> <p>Projectrisico's worden op hoofdlijnen onderzocht, bv financiën planuitwerking, milieu en veiligheid, Natura 2000. Verdere inschatting van risico's kan onderdeel uitmaken van de variantenstudie (risicosessie)</p> <p>Verwachte risico's in de studiefase:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Draagvlak omgeving • Kosten/financiering <p>Verwachte risico's in de plan en uitvoeringsfase: Planologische procedures</p>

PROJECTFICHE MOORMANBRUG

(versie 0.8, d.d. 12 maart 2024) – XPW nr.: 2024002402

I. Project	Naam	
	Projectverantwoordelijke	CZSK – LTKOL 5.1.2e
	Andere teamleden	Gemeente Den Helder: n.o.t.g Port of Den Helder: 5.1.2e Provincie Noord-Holland: 5.1.2e Rijksvastgoedbedrijf (RVB)/vakgroep waterbouw: 5.1.2e Rijksvastgoedbedrijf (RVB)/vakgroep ruimtelijke planvorming: 5.1.2e Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier: 5.1.2e
	Aanleiding, beschrijving / scope	<p>In juni 2023 hebben Defensie, de Provincie Noord-Holland en de Gemeente Den Helder het Bestuursakkoord Ontwikkeling Maritiem Cluster Den Helder ondertekend om samen te werken aan een toekomstbestendige ontwikkeling van het bredere havengebied Den Helder. Partijen hebben dat gedaan om de economische en sociaal-maatschappelijke structuur van de regio Kop van Noord-Holland en de stad Den Helder te versterken én om de ontwikkeling van de defensieorganisatie richting een moderne krijgsmacht in Den Helder te ondersteunen. Daartoe stellen partijen gezamenlijk een (uitvoerings-)programma op, waarin alle activiteiten worden opgenomen om te komen tot uitvoerbare projecten, en waarin (wettelijke) rollen, bevoegdheden en verantwoordelijkheden van partijen verduidelijkt zijn in de fasen van studie en planuitwerking. (Referte: Bestuursakkoord Ontwikkeling Maritiem Cluster [BAK OMC], juni 2023, blz. 5, § 2.5).</p> <p>Einde technische levensduur Moormanbrug: De Moormanbrug (1954), eigendom van defensie, voldoet niet aan de machinerichtlijn en heeft nog diverse oude onderdelen. De brug bereikt na 2030 het einde van zijn technische levensduur en moet daarvoor worden vervangen (Referte: presentatie RVB, Moormanbrug: samen wat kan, d.d. 14 december 2023). Dit biedt de gelegenheid tot diverse overwegingen</p> <p>Overwegingen: Gelet op het BAK OMC, juni 2023 kan het vernieuwen (en verplaatsen) van de Moormanbrug worden aangegrepen om een bijdrage te leveren aan de ambities en doelstellingen in het kader van ruimtelijke ontwikkeling, mobiliteit en bereikbaarheid.</p> <p>Ruimtelijke ontwikkeling t.b.v. extra afineercapaciteit voor grotere zeeгаande schepen: Om toekomstige dreigingen op en vanuit zee het hoofd te kunnen bieden, voorziet de Defensienota 2022 in een ingrijpende modernisering van de vloot van de Koninklijke Marine. Deze modernisering betreft het vervangen van vrijwel de gehele huidige vloot door meer en voornamelijk grotere schepen. De Marine van de toekomst kan niet zonder een moderne haven met voldoende capaciteit om de schepen veilig en volgens wet- en regelgeving af te kunnen afineren en te onderhouden. De Nieuwe Haven speelt als Rijkszee- en Marinehaven een cruciale rol in het gereed stellen en ondersteunen van maneschepen, maar ook van ketenpartners zoals de Kustwacht en Rijkswaterstaat. (Referte: kamerbrief A-brief project 'Uitbreiding afineercapaciteit', d.d. 11 april 2023, blz. 1). Tevens vervult de Nieuwe Haven een rol als afineer- en onderhoudsfaciliteit binnen de Host Nations Support voor NATO-partners (Referte: NATO LOGFAS/Host Nations Capability Planning Catalogue, blz. 26), en moet zij toereikend worden gemaakt om de kwalitatieve en kwantitatieve groei van de Koninklijke Marine als gevolg van de zogenoemde 2% NAVO-norm op te vangen (Referte: Defensievisie 2035, blz. 20 en 41). Dit betekent een behoefte aan meer kaderuimte voor de Koninklijke</p>

	<p>Marine.</p> <p>Voor de gemeente Den Helder, en de grotere regio, is de haven de economische motor en een reële mogelijkheid voor economische groei. Op dit moment speelt de haven van Den Helder zowel nationaal als regionaal niveau een belangrijke rol bij operations & maintenance van de offshore energie. De gemeente Den Helder stelt zich tot doel om in 2040 een schakel in de energietransitie en de pit stop haven voor het onderhoud van windparken op zee te zijn. Er is naast andere economische sectoren ruimte gevonden om vanuit Den Helder een goede bijdrage te leveren aan de offshore maintenance van de windparken. Den Helder richt zich hierbij op wat zij kent, logistiek (lucht en water) en onderhoud (pit stop haven). Dat vraagt om onder meer een uitbreiding van benodigde infrastructurele voorzieningen: het realiseren van meer kade-capaciteit en haventerrein om te kunnen voldoen aan de toekomstige vraag in het kunnen afmeren van grotere zee gaande schepen en het realiseren van voorzieningen om de mobiliteit rondom en de bereikbaarheid van de haven structureel te verbeteren. (Referte: Havenvisie Den Helder: visie op 2040, blz. 13).</p> <p>Er is, zoals gesteld in het BAK OMC, een gezamenlijk belang om meer afmeer-capaciteit voor grotere zee gaande schepen te realiseren in het Nieuwe Diep. Hiervoor moeten de betreffende kades aan beide zijden worden aangepast en versterkt. Aan de gemeente-zijde loopt onder leiding van het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier (HHNK) het project 'Havendijk', waarbij het dijklichaam langs het Nieuwe Diep wordt versterkt. Aansluitend hierop heeft de gemeente Den Helder, als onderdeel van het BAK, de verbreding van het haventerrein opgebracht. Aan defensie-zijde is de renovatie en aanpassing van de betreffende kade ondergebracht in het project Waterveiligheid haven Den Helder. Het opnieuw construeren van de vaarweg het Nieuwe Diep volgt nadien maar heeft pas het gewenste effect als de bestaande Moormanbrug en de gekoppelde ondergrondse infrastructuur zijn aangepakt met het oog op de gewenste situatie.</p> <p>De gewenste situatie is als volgt: In 2040 beschikt de Koninklijke Marine over voldoende afmeer-capaciteit om het uitbreiden van de vloot (met twee nieuwe schepen voor het ondersteunen van fregatten in omstandigheden met een grote dreiging) en het vervangen van onder meer de huidige mijnenbestrijdingscapaciteit, LC-fregatten en M-fregatten te accommoderen. De breedte en diepte van de vaarweg Nieuwe Diep zijn toereikend om 'grotere' zee gaande schepen af te meren.</p> <p>Mobiliteit rondom en bereikbaarheid van de Haven: Door de verbindingen met de Noordzee en de Waddenzee heeft de haven van Den Helder een strategische ligging. Tegelijkertijd betekent dit voor de gemeente dat zij aan drie zijden wordt omringd door water. Hierdoor staat de mobiliteit en bereikbaarheid van Den Helder via weg (en spoor) onder druk. Een onbelemmerde bereikbaarheid van de haven via land is daarmee niet vanzelfsprekend. Er is in bepaalde periodes te veel verkeer dat gebruik moet maken van de beperkte routes naar de verschillende bedrijven, de Koninklijke Marine (Van Kinsbergenbrug en Moormanbrug) en de Veerhaven (toeristen van en naar Texel). De bereikbaarheid van de haven kan worden verbeterd door de hoeveelheid verkeer wat de stad in en door komt terug te brengen. Dit kan onder andere door de verschillende verkeersstromen eerder af te vangen of door verkeersstromen meer te spreiden. (Referte: Havenvisie Den Helder: visie op 2040, blz. 15/16).</p> <p>De gewenste situatie is als volgt: In 2040 is er geen sprake meer van structurele congestie in de stad Den Helder. Het verplaatsen van bepaalde verkeersstromen naar een logistieke hub op Kooyhaven heeft, in combinatie met een tweede doorgaande route over het Nieuwe Diep/Nieuwe Werk, en het realiseren van een nieuwe Moormanbrug van en naar Defensierrein, ervoor gezorgd dat de verschillende verkeersstromen zodanig zijn verspreid dat congestie verleden tijd is geworden. Tijdig voor 2040 heeft Defensie een nieuwe brug in gebruik genomen toegespitst op de verwachte toekomstige ontwikkelingen op het Defensierrein. (Referte: Havenvisie Den Helder: visie op 2040, blz. 23).</p>
--	---

		Bij het nader uitwerken van deze behoefte worden verschillende varianten onderzocht op kosten en baten, in samenhang met de doelstellingen en deelprojecten van het BAK.
	Uiteenzetting projectactiviteiten	<p>1. Vernieuwen en verplaatsen Moormanbrug: De behoefte is het demonteren en weghalen van de oude Moormanbrug en het construeren en plaatsen van een nieuwe Moormanbrug op een locatie waardoor extra kaderuimte voor het afmeren van militaire- en civiele zeegaande schepen kan worden gerealiseerd. Daarbij moet tussen de nieuwe geografische positie van de Moormanbrug en de Koopvaardersschutsluis een dusdanige afstand bestaan dat geen sprake is van een zogenoemde 'nautische eenheid'.</p> <p>2. Opnieuw construeren van vaarweg het Nieuwe Diep: De behoefte is het aanpassen van de huidige vaarweg het Nieuwe Diep aan de doorvaarbare opening van de vervangende nieuwbouw Moormanbrug en de hernieuwde kaderuimten aan de oost- en westzijde van de waterweg.</p>
2. Projectdoel	Beoogde resultaat van het project	<p>1. Toekomstbestendige ontsluiting hoofdentree van de Nieuwe Haven. De Moormanbrug is de primaire toegang ten aanzien van nagenoeg alle wegvervoer inclusief voetgangers, voor het personeel, (reguliere) leveranciers en bezoekers. Militair exceptioneel transport en militaire colonnes met begeleiding maken gebruik van de toegang via de Zuidpoort. Door het verplaatsen van de Moormanbrug wordt voorkomen dat het opstropen van voertuigen tijdens met name de ochtendspits zich uitstrekt tot de afrit en verder op de provinciale weg N250 (Binnenhaven). De Moormanbrug moet voor de verkeersafwikkeling aansluiten op de periferie van het object, de openbare ontsluiting en de verdere ontsluiting van de kazerne zelf.</p> <p>2. Een (nagenoeg) ongehinderde bereikbaarheid van ca 800m1 extra afmeercapaciteit aan elke zijde van de waterweg het Nieuwe Diep (Port of Den Helder en Marine haven) geschikt voor zeegaande schepen bestemd voor offshore maintenance en delen van de marinevloot.</p>
	Hoe draagt resultaat bij aan de doelen van het OMC?	<p>Het resultaat van het project wordt afgezet tegen de opgaven van het Maritiem Cluster zoals weergegeven in het Voornemen tot Integrale ontwikkeling van het Maritiem Cluster, d.d. juni 2023, blz. 6 e.v.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Operationele inzetbaarheid KM waarborgen: Het verplaatsen van de Moormanbrug moet bijdragen aan het creëren van ontwikkelruimte voor Defensie en het civiele havenbedrijf en tevens een betere bereikbaarheid van afmeercapaciteiten voor zeegaande schepen. (Referte: kamerbrief A-brief project 'Uitbreiding afmeercapaciteit', d.d. 11 april 2023, blz. 2). • Economische positie versterken: Ook aan het eiland Nieuwe Diep Nieuwe Werk worden kades met een open zee verbinding gerealiseerd en kan door de versterken en verbreden van die kades ruimte worden gecreëerd (ca. 1,5 ha) met een toegevoegde waarde voor de havenconomie aan de stadse kant. Het zuidelijk deel van het Nieuwe Werk kan plaats bieden aan de Markeringsdienst RWS, waardoor het huidige RWS terrein op Defensieterrein kan worden beschouwd binnen het revitaliseren vastgoed Nieuwe Haven¹. Tevens moet de vaarweg het Nieuwe Diep opnieuw worden geconstrueerd en de primaire waterkering worden verstevigd. Door de aanleg (versterking van de primaire kering) kunnen functies worden toegevoegd (multifunctionele dijk). • Bereikbare stad waarborgen: Een belangrijk doel waar de stad Den Helder en het personeel van de Koninklijke Marine van moet profiteren is het beter bereikbaar maken van de veerhaven naar Texel, de civiele- en de militaire haven. De Moormanbrug als belangrijkste toegang tot het haventerrein en de Van Kinsbergenbrug zorgen dagelijks voor verkeersopstoppingen. De verwachting is dat het verplaatsen van de Moormanbrug een positief effect heeft op het verbeteren van de bereikbaarheid van stad en haven. Er ontstaan nieuwe routes van en naar de Veerhaven, de KM en de stad. De congestie zal daarmee worden teruggedrongen. Het verplaatsen van de Moormanbrug heeft als additioneel voordeel dat tijdens de bouw van de nieuwe brug de Nieuwe Haven via de 'oude' Moormanbrug bereikbaar blijft.

		<p>¹ In het kader van het project Waterveiligheid Marinenhaven te Den Helder moet het maaiveld van het huidige RWS terreindeel worden opgehoogd. Dit kan worden gekoppeld aan het vervangen/verplaatsen van RWS faciliteiten. (Bron: Projectkaart Waterveiligheid Marinenhaven te Den Helder, versie 1.0, d.d. 1 november 2023, bijlage 1 – maatregel 8).</p>
3. Behoeft	Nieuw, aanvullend of aansluitend op	<ul style="list-style-type: none"> • Vernieuwen en verplaatsen Moormanbrug: nieuwe behoefte voortkomend uit het bereiken van einde technische levensduur. • Opnieuw construeren van vaarweg het Nieuwe Diep: behoefte aansluitend op het vernieuwen en verplaatsen Moormanbrug.
4. Afhankelijkheden of volgorde van zaken?	Waar is het project afhankelijk van en is er sprake van een volgorde van zaken?	<p>Ja er is sprake van een keten. Door het verplaatsen van de Moormanbrug wordt ruimte gemaakt voor KM en civiele kade ontwikkelingen. Dat vraagt ook/wel een goede ontsluiting om de bereikbaarheid op orde te houden (als vestigingsplaatscriterium van groot belang). Dat vraagt om onderzoek naar een nieuwe oeververbinding een extra brug van NDNW naar Ravelijnweg: de Ravelijnbrug. Een dergelijke brug maakt het mogelijk om (vanuit het zuiden gezien) verkeersstromen naar haven en/of KM en/of Texel te kunnen scheiden vóór dat al het verkeer door de stad gaat. Ten aanzien van de waterveiligheid moet de huidige kering door HHNK worden verstevigd (stabiliteitsdiscussie). De aansluitend hierop te verbreden kade gaat daadwerkelijk renderen, indien de Moormanbrug wordt verplaatst en de kade een open verbinding heeft met de zee.</p>
5. Stand van zaken	Fase van het project (verkenning – studie – uitvoering)	<p>Verkenning: 2024 – 2025 ² Studiefase en aanbesteding: 2025 – 2027 Uitvoering: 2027 – 2030</p> <p>² In de verkenningfase wordt per 1 april 2025, of zoveel eerder als mogelijk, bepaald hoe de gewenste situatie het beste kan worden bereikt met behulp van nader onderzoek en advies naar de kosten en de baten, in samenwerking met de betrokken BAK OMC-partijen, van diverse varianten voor het vernieuwen en verplaatsen van de Moormanbrug:</p> <p>0- variant: vervangen huidige Moormanbrug op huidige locatie met huidige capaciteiten;</p> <p>1- variant: vervangen huidige Moormanbrug op huidige locatie met nieuwe/toekomstbestendige capaciteiten voor wegverkeer en zeescheepvaart i.v.m. afmeren grotere schepen in Nieuwe Diep;</p> <p>2- variant: vervangen huidige Moormanbrug op nieuwe locatie met nieuwe toekomstbestendige capaciteiten voor wegverkeer en (zee)scheepvaart i.v.m. afmeren grotere schepen in Nieuwe Diep, en</p> <p>3- variant: vervangen huidige Moormanbrug op nieuwe locatie met nieuwe toekomstbestendige capaciteiten voor wegverkeer en (zee)scheepvaart i.v.m. afmeren grotere schepen in Nieuwe Diep rekening houdend met de Ravelijnbrug.</p> <p>Gerelateerd aan de bovengenoemde vier varianten worden in de fase verkenning de volgende vier producten: de uitgangspunten voor de brug(gen), aanlandingen en verkeersafwikkeling met daaraan gekoppeld een eerste inschatting van de kosten ten behoeve van het inzicht in de haalbaarheid.</p> <p>a. Uitgangspunten voor de brug(gen): type brug (dubbele ophaal of enkele ophaal) afhankelijk van de beschikbare ruimte en de scheepvaartintensiteit, klasse scheepvaart. De vereiste breedte brugdeel/delen in relatie tot aan- en afvoercapaciteit gemotoriseerd verkeer en benodigde voet- en fietspaden. Peilmaat brug(gen) in relatie tot de doorvaarhoogte bij gesloten brugdek. De doorvaarbreedte en doorvaarsnelheid. Evt aanvaarbeveiliging. Hellingspercentage brug op de Nieuwe Haven en ten opzichte van de N250. Type brugbediening (lokaal of op afstand). Tracés kabels en leidingen. Brug is een onderdeel van twee onafhankelijke toegangs- en calamiteitenroutes van en naar het KM-terrein. Om deze functie te kunnen waarborgen moeten de wegen van en naar de brug zo veel als mogelijk buiten veiligheidsrisicogebieden liggen. Vormgevingsrandvoorwaarden, bijv. familie van bruggen, visitekaartje voor OMC, naast functionele verlichting ook aanlichten kunstwerken.</p> <p>b. Uitgangspunten voor aanlandingen: Aanlanding Moormanbrug oost in relatie tot klimaatadaptatie (+1 m). Wel of niet het gehele aanlandingsterrein ophogen ten behoeve van aanlanding brug en klimaatadaptatie. Aanlanding Moormanbrug oost en verdere verkeersafwikkeling om het bestaande maaiveld (+ 4m.). Mogelijke aanpassingen coupure huidige Moormanbrug. Samenhang en afbakening met de</p>

		<p>c. aansluitende wegstructuur (zowel naar het Nieuwe Diep als naar de boogde Ravellijnbrug).</p> <p>d. Uitgangspunten verkeersafwikkeling: opstellengte hoofdpoort KM (in relatie tot terugslag brug). Parkeerplaatsen hoofdpoort KM. Manoeuvrueruimte groot transport bij geen toegang tot het KM-terrein. Locatie hoofdpoort KM in relatie tot terugslag brug. Locatie meldpunt beveiliging KM. Locatie nooddiensten KM. Locatie en grootte logistieke functie KM (w.o opslag- en distributiecentrum Het Arsenaal). Ontsluiting/terugslag verkeer op N250 rijksweg bij openstaande Moormanbrug. Herinrichten Nieuwe Diep met vrij liggende fietspaden of langzaam verkeersinrichting. Kruising Nieuwe Diep-aanlanding Moormanbrug west (verkeersafwikkeling richting de civiele haven).</p> <p>e. Inschatting kosten. (Bron: Mail RVB/Pluijm, d.d. 9 januari 2024 (onderzoeksvragen verkenning Moormanbrug) en mail PNH/Monchen, d.d. 24 april 2023 (verslag gesprek multifunctionele dijk)).</p> <p>Met behulp van de uitkomsten van de afweging tussen de hiervoor genoemde varianten wordt intern Defensie een projectkaart samen gesteld overeenkomstig het gestelde in de Aanwijzing DGB/DOBP-600: Planningsystematiek en investeringsbeheer (PS&IB), d.d. 5 maart 2021 (blz. 36: proces projectkaart) en nota DGB/DMVD/AVG nr. BS2022021062, d.d. 9 september 2022 (uitbreiding afmeer capaciteit de Nieuwe haven).</p>																		
	Gedetailleerde uiteenzetting van de planning met actiepunten per project	N.o.t.g.																		
	Onderzoeken die opgestart zijn of worden op chronologische volgorde	CO2, stikstof, vitale functies, kwetsbare functies, trajectstudie, ruimtelijk plan, omgevings-analyse (grond- en vastgoed verwerving, kabels, leidingen), haalbaarheids- en uitvoeringstoets financiering en financiers, procedures en vergunningen omgevingswet, niet gesprongen explosieven (NEG), geotechnische bodemonderzoeken, milieukundige onderzoeken (geluid, flora, fauna, biodiversiteit).																		
6. Financieel	Begroting en dekkingsvoorstel	<p>M²⁰²⁵ studiegeld</p> <p>M²⁰²⁵ uitvoering</p> <p>Dekkingsvoorstel: Defensie Lifecycle Plan (DLP): het DLP bevat het investeringsprogramma van Defensie voor de planperiode (T+1 t/m T+15)</p>																		
7. Risico inschatting	Overzicht van specifieke projectrisico's met eventueel te nemen beheersmaatregelen	<p>In de analyse van de grootte van de risico's worden de waarschijnlijkheid (kans op het risico) en het effect (indien het risico optreedt) ingedeeld in de categorieën 1, 2 en 3. Als de kans x het effect kleiner of gelijk is dan 4 (risico) is het projectrisico aanvaardbaar. Als de kans x effect groter of gelijk is aan 4 dan is het een onaanvaardbaar projectrisico en moet hier bijzondere aandacht voor zijn binnen het projectteam.</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Projectrisico</th> <th>Beschrijving</th> <th>Kans</th> <th>Effect</th> <th>Risico</th> <th>Beheersing</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Scope</td> <td>Beschrijving van wat wel en wat niet tot het werkpakket van het project behoort is niet aanwezig of niet concreet vastgelegd, bijvoorbeeld: aansluiting op de bestaande wegenet-structuur.</td> <td>2</td> <td>3</td> <td>6</td> <td>Door programmastuurgroep schriftelijke scope van het project laten bekrachtigen.</td> </tr> <tr> <td>Capaciteit</td> <td>Beschikbaarheid van civiel-</td> <td>3</td> <td>3</td> <td>9</td> <td>Tijdig bestellen van capaciteiten hetgeen in een</td> </tr> </tbody> </table>	Projectrisico	Beschrijving	Kans	Effect	Risico	Beheersing	Scope	Beschrijving van wat wel en wat niet tot het werkpakket van het project behoort is niet aanwezig of niet concreet vastgelegd, bijvoorbeeld: aansluiting op de bestaande wegenet-structuur.	2	3	6	Door programmastuurgroep schriftelijke scope van het project laten bekrachtigen.	Capaciteit	Beschikbaarheid van civiel-	3	3	9	Tijdig bestellen van capaciteiten hetgeen in een
Projectrisico	Beschrijving	Kans	Effect	Risico	Beheersing															
Scope	Beschrijving van wat wel en wat niet tot het werkpakket van het project behoort is niet aanwezig of niet concreet vastgelegd, bijvoorbeeld: aansluiting op de bestaande wegenet-structuur.	2	3	6	Door programmastuurgroep schriftelijke scope van het project laten bekrachtigen.															
Capaciteit	Beschikbaarheid van civiel-	3	3	9	Tijdig bestellen van capaciteiten hetgeen in een															

			technische capaciteit (bijv. waterbouwkunde) sluit niet aan bij de planning van de uit te voeren werkzaamheden.				actuele bestelmonitor twee-wekelijks wordt geupdate.		
		Capaciteit	Gebrek aan inhoudelijke (projectmanagement)kennis en personele continuïteit vanwege het wisselen van posities.	2	2	4	Binnen project back-up capaciteit in laten regelen vanuit de senior supplier.		
		Communicatie	Onvoldoende communicatie/ vastlegging over de besluitvorming, actiepunten en uitgangspunten voor de betrokkenen.	2	2	4	Door secretaris programmastuurgroep schriftelijk laten documenteren volgens een vooraf ingerichte communicatie-structuur. Tevens er zorg voor dragen dat de juiste betrokkenen toegang hebben of kunnen krijgen tot de juiste omgevingen op de juiste tijden, zowel fysiek als digitaal.		
		Geld	Mogelijk onvoorziene uitgaven in relatie tot de financiële mogelijkheden van het project.	3	2	6	Schrappen van (delen van) de opdracht of meer budget door middel van een budgetsuppletie op het projectmandaat.		
		Communicatie	Mogelijk onvoorziene stakeholders die niet in de initiële stakeholdersanalyse naar voren zijn gekomen.	2	3	6	Uitvoeren van een uitgebreide stakeholdersanalyse voorafgaande aan het project.		
		Tijd	Verscheidend ingerichte governanceprocessen kunnen invloed hebben op de doorlooptijden van te nemen beslissingen.	2	3	6	Programmastuurgroep moet werkbare randvoorwaarden voor projecten inregelen.		

Aantekeningen Stuurgroep Maritiem Cluster

4 oktober 2023

Locatie: Provincie NH, Houttil.

Aanwezig: 5.1.2e (MinDef), 5.1.2e 1.2e (KM), 5.1.2e (DH), 5.1.2e (PNH).

1. Opening

5.1.2e als vervangend voorzitter opent de vergadering. Vervanging vanuit PNH, directeur vervangen door 5.1.2e. Agenda wordt als zodanig vastgesteld

2. Opbouw organisatie en financiën

5.1.2e PNH reageert positief op het profiel PM.

5.1.2e 1.2e (KM) stelt 1 kleine aanpassing voor. 'Telt' wordt aangepast door PT. Suggestie om zsm uit te zetten

5.1.2e (Defensie) is helemaal akkoord.

Besluitpunt op vacature:

1. Instemmen met vacaturetekst (bijlage 1) en openstellen van de vacature per 9 oktober.
2. Vrijgeven voor interne en externe werving, open 3 weken.
3. Wanneer er geen interne kandidaten bij Defensie, RVB, gemeente of provincie gevonden worden, maar wel een externe, volgt een tijdelijk dienstverband bij de provincie voor een periode van 3 jaar.
4. Het voorzitterschap van de SG wordt vervuld door de organisatie waar de PM in dienst is of treedt.

Besluit op financiën:

1. Het PT opdracht te geven ter voorbereiding van het eerstvolgende BO (en de SG daaraan voorafgaand) een voorstel uit te werken voor verdeling van de kosten voor het PT, en kosten voor onderzoek en inhuur.
2. Tot die tijd de bij gemeente, Koninklijke Marine en provincie gereserveerde middelen in te zetten voor de inhuur van de programmamanager en andere voorkomende kosten, conform de in het OGO gemaakte afspraken op 9 januari 2023. Met dien verstande dat waar in de notitie OGO staat, het BO bedoeld wordt; en waar AOG staat, verwezen wordt naar het PT. De Stuurgroep stelt cf artikel 4.7.1. van het BAK jaarlijks de begroting en de jaarrekening vast.

Besluit op procedure

1. Één informatiepunt aan te wijzen voor vragen van sollicitanten, te weten stuurgroep lid 5.1.2e 5.1.2e, gemeente Den Helder

2. Instemmen met de volgende procedure:

* Eerste selectie obv sollicitatiebrieven door het PT, incl inwinnen van referenties. 3

Het PT stelt een toetsingsformat op.

* 1^eronde gesprekken door PT op 10 november. Locatie Den Helder. Advies aan stuurgroep.

* 2^eronde gesprekken door (minstens 2 leden van) de stuurgroep op 22 november, op basis van beschikbaarheid. Locatie Den Helder. Besluit van de stuurgroep.

Defensie/KM stemt af wie daarbij is als SG lid

* arbeidsvoorwaardengesprek bij de organisatie waar de interne kandidaat vandaan komt voor 1 december, dan wel bij de provincie. Start van het dienstverband 1 februari of zo snel mogelijk daarna.

3. Planuitwerkingen

1. Te bevestigen dat het BAK en het VIO– ten behoeve van de op te starten onderzoeken, verkenningen of initiatieven – altijd het uitgangspunt zijn.

2. Te bevestigen dat de programmamanager het programma (en daarmee de integrale ontwikkeling die wij allen voor ogen hebben) bewaakt. Het programmaplan wordt gebruikt als monitoringsinstrument.

Suggestie van 5.1.2e, dashboard als monitoringinstrument zoals gehanteerd in PNH.

3. Het PT opdracht te geven een concept-versie van het algemene deel van het Programmaplan te schrijven (ketenafhankelijkheden), dat overgedragen wordt aan de PM bij zijn/haar aantreden.

4. Het PT opdracht te geven projectfiches met een vaste structuur te bouwen, als basis voor de samenwerking in het programma en als input voor interne processen van individuele partijen. Fiches worden door Projectleiders in overleg met PM en PT gevuld.

5. Het PT opdracht te geven te starten met de planuitwerking en onderzoeken van de hierboven genoemde projecten, - waarbij KM/Defensie (RVB) het projectleiderschap voor het Verplaatsen van de Moormanbrug en de Herontwikkeling van Buitenveld op zich neemt, - en de provincie/gemeente het projectleiderschap over de nieuwe brug (Ravelijnbrug – werktitel), functie Van Kinsbergenbrug en de aansluiting op de N250 - waarbij er één aanspreekpunt per planuitwerking aangewezen wordt

6. In de projectfiches wordt aangegeven op welke wijze de samenwerking tussen partijen wordt vormgegeven.

PNH: Zet een taakstellend budget voor de PM voor de organisatie rondom de PM als projectorganisatie. Voor een klein en efficiënt team die alle taken goed kan invullen.

Alle besluitpunten akkoord.

4. Versterkingsopgave Nieuwe Diep / Nieuwe Werk

Gevraagd besluit:

1. In te stemmen met het voorstel het document “Bouwstenen multifunctionele dijk Nieuwe Diep - Nieuwe Werk” aan te bieden aan hoogheemraad 5.1.2e van HHNK middels een door gedeputeerde Rommel van PNH te sturen brief namens het samenwerkingsverband OMC.

2. De conceptbrief wordt afgestemd in het PT.

5. 5.1.2e (KM) graag nog overleg over de brief.

5.1.2e (gemeente DH) wil ondertekende versie voor bestuurlijke overleggen met HHNK.

5.1.2e (PNH) benadrukt dat het goed is als PM gemandateerd is voor communicatie zoals deze brief vanuit MC.

5.1.2e 1.2e (KM) geeft aan er goed over mandaat nagedacht moet worden, zeker wanneer brieven bestemd zijn voor bestuurders.

Alle besluitpunten zijn akkoord.

5. Communicatie

Ter informatie.

5.1.2e (PNH) geeft aan dat het werkbezoek van gedeputeerde Esther Rommel niet is opgenomen op 30 oktober voorafgaande aan de bijeenkomst met ondernemersverenigingen.

Bezoek start bij Peterson en daarna door het gebied heen.

Verzoek voor gemeente DH en KM om daarbij aanwezig te zijn met afvaardiging.

5.1.2e (gemeente DH) geeft aan dat er op 31 oktober nog een bijeenkomst is voor ondernemers in de Kop van NH.

5.1.2e 1.2e (KM) geeft aan dat het ook over Kooybrug kan gaan op 20 of 27 november en geeft aan dat er ook lokale vertegenwoordiging moet zijn. 5.1.2e wil daar ook wel bij aanwezig zijn.

6. Vervolgstappen

- 14 december bijeenkomst voor alle mensen die actief betrokken zijn bij MC.
 - Eerste SG vlak na de start van de PM.
 - Bestuurlijk Overleg op Mei 2024
-

7. Rondvraag

5.1.2e geeft aan programma Ruimte voor defensie. Nu bezig met claims voor nieuwe activiteiten op bestaande locaties of verplaatsing. Of soms zelfs nieuwe activiteiten op nieuwe locaties. In de nota ruimte moet de hele ruimtevraag van defensie worden opgenomen.

5.1.2e (DH) geeft advies voor een heel goed inwerkprogramma om de verschillende organisaties te leren kennen. Beter eerst goed oriënteren.

Projectfiche Boerenverdriet, doorvaarroute.

1. Project	Naam	
	Projectverantwoordelijke	8 5.1.2e
	Andere teamleden	5.1.2e , 5.1.2e
	Aanleiding, beschrijving / scope	<p>De boerenverdrietsluis is momenteel niet functioneel bruikbaar, daardoor is er een beperking voor een doorvaarbare route door Willemsoord.</p> <p>Er zijn meerdere aanleidingen voor de noodzaak om een doorvaarbare/omvaarroute te creëren als alternatieve route voor Het Nieuwe Diep.</p> <ul style="list-style-type: none"> (1) Omvaarroute tijdens Werkzaamheden of stremming bij de de Moormanbrug danwel Koopvaarderschutsluis (2) Beschikbaarheid kades (oa Buitenveld) tijdens aanleg Ravelijnbrug (3) Vergroten van de reuring op Willemsoord en beleving van de maritieme stad door grotere toegankelijkheid
	Uiteenzetting projectactiviteiten	Onderzoek naar de verschillende alternatieven en afwegingen ten aanzien van urgentie, financiën, haalbaarheid en toegevoegde waarde.
2. Projectdoel	Beoogde resultaat van het project	Het realiseren van een doorvaarbare route door Willemsoord.
	Hoe draagt resultaat bij aan de doelen van het OMC?	In het bestuursakkoord staat de realisatie van een doorvaarbare route genoemd voor zowel de ontwikkeling/leefbaarheid van Willemsoord, als de urgente vraag voor omvaarroute bij werkzaamheden aan de bruggen.
3. Behoefte	Nieuw, aanvullend of aansluitend op	De behoefte tot realiseren doorvaarroute is voortgekomen uit de werkzaamheden Koopvaarderschutsluis en worden nu weer urgent door de projecten Moormanbrug en Ravelijnbrug.

		De behoefte voor maritieme stadsontwikkeling is aanvullend en sluit aan bij de doelstellingen voor een leefbaar Willemsoord en samenhang met de ontwikkeling Buitenveld.
4. Afhankelijkheden of volgordelijkheden?	Waar is het project afhankelijk van en is er sprake van een volgordelijkheid	<p>Er zit een afhankelijkheid in met de (ruimtelijke) ontwikkeling van Buitenveld en verdere ontwikkeling Willemsoord. Het raakt direct aan de ontsluiting, voorzieningenniveau, beschikbaarheid van kaderuimte.</p> <p>Qua volgordelijkheid is een doorvaarbare route van belang voor de werkzaamheden aanvangen aan de Moormanbrug, omdat op dat moment de scheepsvaart wordt gehinderd door (tijdelijke) afsluiting.</p>
5. Stand van zaken	Fase van het project (verkenning – studie – uitvoering)	Studiefase, waarin de doelstellingen omvaarroute, maritieme stadsontwikkeling en kadecapaciteit samen oplopen.
	Gedetailleerde uiteenzetting van de planning met actiepunten per project	Q1 2024: Opzetten uitvraag voor (haalbare) scenario's. Q4 2024: Resultaten en voorkeursscenario
	Onderzoeken die opgestart zijn of worden op chronologische volgorde	
6. Financieel	Begroting en dekkingsvoorstel	Er is 5.1.21 beschikbaar voor het realiseren van een nieuwe sluis (niet geïndexeerd). Co-financiering is noodzakelijk en wordt gezocht via IKW.
7. Risico inschatting	Overzicht van specifieke projectrisico's met eventueel te nemen beheersmaatregelen	<p>(1) Er is geen politiek-bestuurlijk draagvlak voor de ingreep. Dit dient te worden ondervangen door goed onderzoek en duidelijke afwegingen in de belangen.</p> <p>(2) Verzilting door zout inlaat bij de sluis. Dit is een onderdeel die in de scenario uitwerking beantwoord moet worden, hoe dit kan</p>

		<p>(3) worden ondervangen.</p> <p>(4) Financiële middelen komen niet rond. Indien subsidie mogelijkheden IKW/kustfonds achterwege blijven zal een andere manier gevonden moeten worden. Daarvoor moet ook eerst duidelijkheid komen over het kostenplaatje.</p> <p>(5) De ontwikkeling gaat niet snel genoeg om bij te dragen aan de urgentie (kaderuimte en omvaarroute) voor andere werkzaamheden. In het Maritiem Cluster worden projecten zorgvuldig gemonitord, zodat er prioriteit wordt gegeven aan projecten die voorwaardelijk zijn.</p>
--	--	---

Pagina's zijn geweigerd

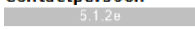

1 - 1

5.1.2i

DIR PROJECTEN

PROJN/AFD PROJMGNT&BDFV
Utrecht - Kromhoutkazerne
Herculeslaan 1
Utrecht
Postbus 90125
3509 BB UTRECHT
MPC 55A
www.defensie.nl/dmo

Contactpersoon






Projmgmt Ass CAT-1
@mindef.n

AGENDA

Datum

9 februari 2022

*Bij beantwoording, datum,
onze referentie en onderwerp
vermelden.*

Betreft Stuurgroep Maritiem Cluster Den Helder
Vergaderdatum 3 april 2024
Vergadertijd 10.00 – 11.30 uur
Vergaderplaats Willemsoord 66, Den Helder, zaal Marsdiep 66.00.21
Aanwezig CDR  (Vz-er), SBN 
, H. Schartman, 

Afwezig

1. Welkom, vaststellen agenda

2. Verslag SG d.d. 4 oktober 2023 [Zie bijlage]

- Voorgesteld **besluit**: vaststellen verslag

3. Programmaplan Uitvoering Bestuursakkoord Ontwikkeling Maritiem Cluster (OMC) Den Helder [versie 0.6, na vaststelling v1.0]

- Bespreekpunten: zie ook markeringen in document
 - Para 3.1 en 8.2: Toekomstvisie, tevens kernboodschap (samenvatting vd 'Why' van het programma OMC)
 - Para 3.2 t/m 3.5: inhoudelijk is het Bestuursakkoord dd 29 juni 2023 gevolgd. Voor werkwijze als 'rolling plan'

met projectfiches en mbt nieuwe gebiedsontwikkelingen, zie para 3.6

- Para 3.7: naast gebiedsontwikkelingen ook andere ontwikkelingen relevant; uitwerking via thema-fiches
 - Para 5.1 t/m 5.3 volgt de beschrijving in het Bestuursakkoord / Integraal Voornemen. Para 5.4: per deelproject 1 'hoofdaannemer'
 - Para 5.5: verdeelsleutel programmabudget 1/3 per partij; binnen de begroting mandaat voor de PM
 - Para 7.1: werkwijze rapportage naar TK, PS en gemeenteraad
 - Bijlage 4: risicotabel is eerste opzet; dient te worden toegepast en geactualiseerd.
- Voorgesteld **besluit**: instemmen, opdracht van de Stuurgroep aan de Programmamanager

4. Projectfiches deelprojecten. Voorgesteld **Besluit**: vaststellen als startdocument voor verdere planuitwerking [5 documenten]:

- Kadeverbreiding NDNW [Gemeente Den Helder 'hoofdaannemer']: aanhaken bij HHNK
- Vernieuwen en verplaatsen Moormanbrug [Defensie 'hoofdaannemer']: opvolging met projectkaart; uitwerking ism Ravelijn
- Ravelijnbrug (Prov N-H 'hoofdaannemer'): verkenningsfase; mede obv mobiliteitsonderzoek
- Vaarroute Boerenverdriet [Gemeente Den Helder 'hoofdaannemer']: uitwerken / studie naar alle opties
- Buitenveld [Defensie 'hoofdaannemer']: in samenhang met Willemsoord komen tot ruimtelijk en stedenbouwkundig plan

4. **Ter toelichting / informatie:**

- a. Invulling Programmabureau OMC [zie bijlage]:
 - evenwichtige invulling vanuit alle betrokken partijen
- b. Update bestedingsplan; begroting programmakosten OMC [zie 2 bijlagen]:

- blijft binnen gestelde kader '23/'24. Begroting '24 gericht op 'opstarten deelprojecten'. Voorstel 2025 volgt in sep a.s.

c. Overige ontwikkelingen Maritiem Cluster [zie para 3.7 Programmaplan], mondeling door PM:

- Mobiliteitsvisie en beeld uit mobiliteitsonderzoek (prognose 2040)
- Vernieuwing aanlanding TESO

5. Communicatie nav deze stuurgroep

- Nav vaststellen Uitvoeringsprogramma en projectfiches als start voor de verdere uitwerking: **besluit** tav interne communicatie.
- Kernboodschap: 'Programma OMC is op basis van gestructureerde aanpak van start met de planuitwerking van de deelprojecten verbreding Havendijk, vernieuwen en verplaatsen Moormanbrug, onderzoek nieuwe oeververbinding (Ravelijnbrug), onderzoek opties vaarroute Boerenverdriet en uitwerking Buitenveld tbv legering, incl. maatschappelijke functies.'

6. Rondvraag

- Inplannen volgende stuurgroepvergadering (voorstel: eind juni)

To: 5.1.2e 5.1.2e [5.1.2e @noord-holland.nl]
From: 5.1.2e (5.1.2e)
Sent: Thur 10/22/2020 8:02:41 AM
Subject: FW: agenda TRIO
Received: Thur 10/22/2020 8:02:51 AM
[30-10-2020 Agenda Bestuurlijk Overleg de Kop Werkt def 0.1.docx](#)
[Bijlage 1 Verslag Bestuurlijk Trio 18 oktober 2019.docx](#)

Hey 5.1.2e ,

Hierbij de laatste versie van de agenda.

En in de bijlage het verslag van het bestuurlijk trio 18 oktober 2019.

Als je daar nog even naar kan kijken, heel graag.

Groet,

5.1.2e

Van: 5.1.2e e

Verzonden: woensdag 21 oktober 2020 17:17

Aan 5.1.2e (5.1.2e)

Onderwerp: agenda TRIO

Hoi 5.1.2e , ik heb hem reeds aangepast. Je moet alleen **de bijlagen** nog benoemen. Stuur jij de agenda incl. bijlagen naar alle deelnemers van het TRIO op met een CC naar het werkteam.

5.1.2e

Verzonden vanuit [Mail](#) voor Windows 10

Bereikbaarheid

Concept verslag Bestuurlijk Trio De Kop Werkt! Bereikbaarheid

Datum: 18 oktober 2019

Tijd: 11:00 uur – 13:00 uur

Plaats: Commissiekamer 2, Dreef 3, Haarlem

Aanwezig:

- Bestuurlijk: A Tekin (Provincie Noord-Holland), H Heddes (gemeente Schagen), H. Keur (gemeente Den Helder), T. Meskers (Gemeente Hollands Kroon), H. Huisman (Gemeente Texel), M. Nauta (Rijkswaterstaat).
- Ambtelijk: 5.1.2e programmamanager bereikbaarheid De Kop Werkt!, 5.1.2e (provincie Noord-Holland), 5.1.2e projectsecretaris/notulist.

1. Opening, mededelingen en vaststelling van de agenda

De vergadering wordt geopend door de heer Heddes. De heer Tekin geeft aan dat het volgende bestuurlijk overleg kan plaatsvinden in Schagen, of ergens in de buurt van een actueel project. Daarna wordt een voorstelronde gedaan.

2. verslag bestuurlijk Trio 8 april 2019

Opmerkingen:

Mevrouw Keur: Verslag 8 april 2019, agenda punt 3.8 Stolperbasculebrug, Den Helder ziet hier geen toekomst in, en wil niet financieel bijdragen. Wordt aangepast in verslag.

3. Stand van zaken onderzoeken en voorstel

Verbinding A7-N99

De heer Meskers: Er is sprake van draagvlak voor dit plan vanuit de Kop van Noord-Holland. In deze toelichting blijft echter onbelicht dat deze verbinding 2 neveneffecten heeft: De verkeersdrukte Westerland en de sluiproute Oostpolder langs de Molenweg worden beide teruggebracht. Beide moeten als maatschappelijk effect meegenomen worden. Dit plan zorgt er tevens voor dat de route naar de afsluitdijk wordt verlengd, wat ook meegenomen moet worden.

Mevrouw Nauta: Rijkswaterstaat is voor het starten van het onderzoek, waarbij de afwaardering van de N99 meegenomen moet worden in het onderzoek, en niet als voorwaarde moet worden gezien.

Mevrouw Keur: Het ambitiedocument 2.0 De Kop Werkt! wordt momenteel opgesteld. Hierin komt ook een tijdspad naar voren. Naar de omgeving moet wel duidelijk gecommuniceerd worden dat

de verbinding A7-N99 ons voorkeursalternatief is, en dat we die verder gaan onderzoeken. Misschien kan het Rijk ook nog een rol gaan spelen, door de sterke ontwikkelingen van de Marine in Den Helder.

Het tijdspad van dit plan is 2050, waarbij nu nagedacht moet worden over de toekomst, de omgeving en de financiering. Hierbij moeten ook de plannen rondom de Marine meegenomen worden. Verkeersonveiligheid van de A9 speelt tevens een rol. In verschillende organisatieverbanden worden onderzoeken uitgevoerd naar verkeersveiligheid. Voor nu wordt verkeersveiligheid niet meegenomen in de Kop Werkt! maar de resultaten uit de onderzoeken kunnen wel worden meegenomen.

Besluit: De analyse over voor- en nadelen verbinding A7-N99 kan opgesteld worden.

N250 (Kooypunt-IESO-Haven)

Mevrouw Keur: Duurzaamheid is belangrijk. In hoeverre dragen de eerder onderzochte oplossingsrichtingen bij aan een duurzame oplossing? Het manifest N250 is ook meegenomen als kansrijke oplossing (ongelijkvloerse kruising) terwijl er een versmalling van de vaarweg voor nodig is. Het is nu al te smal voor passerende vrachtschepen.

De 5.1.2e : De gevolgen hiervan moeten nog onderzocht worden en getoetst aan de richtlijnen voor vaarwegverkeer. De relatie tussen Marine en binnenstad zal hier ook in meegenomen worden.

Mevrouw Keur: Aanvankelijk hebben we gezegd niet voor het Manifest te gaan, omdat dit te eenzijdig was gericht op de ongelijkvloerse kruising die met betrekking tot inpassing veel betekent voor de omgeving. Blijkt dat dit in de nieuwe variant mee valt, dan kunnen we deze variant meenemen als kansrijke oplossingsrichting. Het moet wel een duurzame oplossing worden, zeker gezien de locatie dicht bij woningen.

Mevrouw Keur geeft aan de afspraak van de heer Tekin met de HSV van 11 oktober erg ongelukkig te hebben gevonden. Zij wilde eerst zelf hierover contact hebben met de heer Tekin. De heer Tekin geeft aan wel het hier mee eens te zijn, maar is wel blij dat hij nu weet met welke partijen hij te maken heeft in Den Helder.

Mevrouw Huisman: Een ticketsysteem voor TESO is voor gemeente Texel en TESO geen oplossing. Voor de inwoners van Texel is dit niet praktisch, en toeristen moeten alsnog op tijd de boot halen, en zullen in de file staan. Het probleem bevindt zich niet richting Texel, maar juist vanaf Texel, bij aankomst in Den Helder. De richting naar Texel staat sporadisch vast. Vaker staat het vast door laden en lossen op de N250. Wat wel een mogelijke oplossing is, is een ongelijkvloerse kruising in de route van en naar Texel, beter OV op Texel zodat minder mensen met de auto komen, parkeergelegenheid in Den Helder.

Het ticketsysteem voor TESO moet niet meegenomen worden als mogelijke oplossingsrichting. Eerst moet beter onderbouwd worden dat dit een oplossingsrichting is, en voor- en nadelen beschrijven. Er is een zorg over P&R en fietsen naar de TESO. Dit heeft grote gevolgen voor Texelaren. Het moet geen doseerfuik worden. In de communicatie moet duidelijk worden dat dit om 'weekend bezoekers' gaat, niet voor alle Texelaren een verbod op auto gebruik.

Mevrouw Keur: De TESO moet niet kijken naar de capaciteit van de boot, maar naar de capaciteit van de N250. Dit moet cijfermatig onderbouwd gaan worden. Hier moet onderzoek naar gedaan worden.

Er wordt overlegd met RWS over parkeren op RWS gronden naast de TESO haven. Hiermee blijft het verkeer alleen wel helemaal door Den Helder rijden. Invoeren van betaald parkeren is in deze coalitie periode van de gemeente geen optie. Beperkt parkeren is wel een mogelijkheid.

Besluit:

- *Nadere uitwerking van de Ravelijnbrug waarbij verkend wordt wat de affecten zijn van het verplaatsen van de Moormanbrug.*
- *Nadere uitwerking van de ongelijkvloerse kruising Havenweg;*
- *Overwegen om dynamisch verkeersmanagement op korte termijn te implementeren;*
- *Mogelijkheden verkennen van een reserveringssysteem TESO;*
- *Overwegen om beperkt parkeren in te voeren en/of P&R terrein de Kooij te realiseren.*

Alle bovengenoemde voorstellen worden verder uitgewerkt waarbij duidelijk de voor- en nadelen van een ticketsysteem in beeld worden gebracht. Betaald parkeren wordt niet meegenomen, maar beperkt parkeren wel.

N245 Alkmaar-Schagen

Geen aanvullingen

Fietsnetwerk;

De heer Meskers: Graag meer aandacht gevraagd naar de integraliteit. Er is een dijkversterkingsproject bezig van Den Helder naar Den Oever. Daar is gesproken over een fietspad aan de buitenkant van de dijk, maar wordt afgeraden vanuit het natuur oogpunt (Natura2000).

De 5.1.2e : Er is een gesprek gaande met de trekkers van dit project, om te kijken hoe we deze projecten kunnen combineren.

De heer Tekin: Soms ontstaat er onduidelijkheid door de verschillende termen die door elkaar gebruikt worden (doortrap route/ doorfiets route/ snelfiets route).

Alle gemeentes aan tafel hebben hoge verwachtingen van dit project omdat het ook grote invloed kan hebben op woon-werk verkeer.

Besluit: De drie routes worden uitwerkt naar schetsontwerp met kostenraming, zodat keuzes gemaakt kunnen worden over eventuele uitvoering en/of fasering daarvan. Ingeschatte onderzoekskosten € 200.000,--.

Mobipunten;

Eerst wordt kort toegelicht wat een mobipunt precies is.

De heer Meskers: Er moet een harde deadline komen, wanneer het eerste mobipunt wordt opgeleverd. We willen een netwerk opbouwen, maar moeten ook een signaal afgeven dat er ergens aan gewerkt wordt.

Het aanbieden van dienstauto's door gemeentes aan mobipunten wordt al opgepakt. Schagen biedt 8 elektrische auto's aan in de weekenden, en Den Helder stelt naar verwachting ten minste 1 dienstauto beschikbaar.

Besluit: Bevestiging van de afspraak om €400.000 te reserveren voor de ontwikkeling en realisatie van mobipunten in het 4^e kwartaal 2019 en het 1^e kwartaal 2020.

1 maart 2020 moet er in ieder geval 1 mobipunt geopend worden.

Oost West Stolpen Medemblik

Korte aanvulling op de agenda tekst is besproken. Er wordt, in overleg met de provincie, gepraat over hoe de aansluiting met Agriport verbeterd kan worden. Hiervoor worden de kosten, en mogelijke verdeelsleutel hiervan, in beeld gebracht. De Kop Werkt! wordt bij deze overleggen betrokken/op de hoogte gehouden.

Besluit:

- het verbeteren van de verkeersveiligheid van de Groetweg en de N248 door de gemeente Hollands Kroon in te brengen bij de provincie als risicolocatie bij de regionale verkeersveiligheidsbijeenkomsten die de provincie organiseert in de regio;*
- de onderzoeken t.b.v. de N77 te betrekken bij het verbeteren van de oost-west verbinding;*
- te overwegen om vanuit het programma DKW extra bij te dragen aan de aanpassing van de kruising van de N239 met Agriport A7 om de Oost-West Verbinding te verbeteren.*

Spoor Alkmaar - Den Helder;

De heer Tekin: Er is veel aandacht voor Amsterdam, als het gaat om treinverkeer. Maar alles boven het Noordzee kanaal wordt vaak vergeten. Hiervoor is een brief verstuurd om bestuurlijke afspraken te maken over de dienstregeling. NS is tevens aan het kijken hoe ze om moeten gaan met de volle treinen die richting Amsterdam gaan, terwijl deze leeg weer terugkeren naar Den Helder. Hier moeten ook gesprekken met de regio gevoerd gaan worden, want NS moet naar een ander business model.

Mevrouw Keur: Gekeken naar het OV toekomstbeeld, heeft het gebied boven Alkmaar weinig prioriteit. Wordt in dit OV toekomstbeeld ook gekeken naar autonome ontwikkelingen in de omgeving, bijvoorbeeld de extra arbeidsplekken in Den Helder? Voor zover bekend heeft NS geen overleg met andere ministeries om externe ontwikkelingen mee te nemen. Dit comité zou samen moeten aantonen om hard te maken welke ontwikkelingen er zijn, om zo een sterkere positie in te nemen in het OV toekomstbeeld.

De heer Tekin: Zouden jullie mij kunnen voeden met informatie over vastgelegde ontwikkelingen? Dan kunnen wij het gesprek gaan voeren over het OV toekomstbeeld.

De heer Meskers: Light rail is een geweldig alternatief, maar niet als prioriteit. Het is een alternatief voor de volgende fase. Indien het traject Alkmaar - Den Helder niet meer interessant is voor NS, dan wordt lightrail een interessant alternatief. Maar we willen NS niet het beeld geven

dat ze zomaar kunnen stoppen met het traject. De vervoerwaarde analyse kan wel uitgevoerd worden. Dit geeft namelijk lobby waarde mee aan NS.

De strategie luidt: Huidige niveau behouden en versterken, en dan pas kijken of we kunnen uitbreiden.

Besluit:

- *Verdere uitwerking spoorinfra en nieuwe stations: een schetsontwerp nieuwe stations incl. de inpassing in de omgeving en aanhaken aan het wegennet incl. SSK raming → Dit voorstel wordt nu geparkeerd en volgend bestuurlijk overleg nogmaals bekeken.*
- *Vervoerwaarde analyse kan opgesteld worden;*
- *Effecten op ruimtelijke ordening onderzoeken; Deze actie volgt indien voorstel 1 wordt opgepakt.*
- *In overleg gaan met Alkmaar en IJhoorn over het spoorgebruik;*
- *In overleg met NS en ProRail.*

Vaste Oeververbinding Burgervlotbrug

Zojuist besloten wel in te zetten op de fietsverbinding, en de lightrail op dit moment niet verder uit te detailleren werken. Als de Burgervlotbrug ook niet verder wordt uitgewerkt, wat wordt er met dit budget gedaan. Dit is aan de regio, aan Schagen.

De heer 5.1.2e: Mogelijk komen er uit het onderzoek van de N245 nog zaken waar geld voor nodig is.

Besluit: Het voorstel is om de resterende middelen in te zetten voor verder onderzoek naar verbetering van de N245 om het spoor geschikt te maken voor een lightrail en het verder ontwikkelen en realiseren van het fietsnetwerk als uitwerking van het provinciaal fietsbeleid. Een toelichting hierop wordt gegeven door wethouder Hans Heddes van de gemeente Schagen. → Het uitwerken van het fietsnetwerk wordt opgepakt. Het verder uitwerken van lightrail wordt nu niet opgepakt, maar wel een vervoerswaarde analyse.

Stolperbasculebrug

Keus voor enkele brug blijft staan conform brief provincie.

Visie bereikbaarheid tbv ambitiedocument 2.0 zie bijlage

Hier is gisteren over gepraat met de bestuurders van de gemeentes binnen de Kop Werkt!

Deze sessie was bedoeld om de visie verder af te ronden. Landschapsarchitect 5.1.2e hield tijdens deze sessie een betoog. Hierdoor ontstond de behoefte om opnieuw te filteren wat we eigenlijk willen, en een regionaal beeld te vormen. Hierdoor is het proces opnieuw doorlopen en moeten de bestuurders binnenkort nogmaals samenkomen om knopen door te hakken.

Besluit: De bereikbaarheidsvisie gebruiken als input voor het op te stellen ambitiedocument 2.0. De bereikbaarheidsvisie gebruiken als input voor andere overleggen zoals Holland Boven Amsterdam. Beide afspraken blijven staan. De bereikbaarheidsvisie vwb Lightrail aanpassen.

4. Financiën

De 5.1.2e : Voor 2019 en 2020 is er al een aantal onderzoeken opgetuigd. Oorspronkelijk waren er in 2016 5 projecten. Er is geprobeerd de huidige projecten hieronder te verdelen. Dit levert geen duidelijk beeld richting de raden

De 5.1.2e zal i beeld brengen hoe de gelden opnieuw verdeeld kunnen de “nieuwe “ projecten. Hierin zullen de bestuurlijke besluiten van vandaag worden meegenomen. Ook moet gesproken worden over hoe om te gaan met projecten die tot langer dan 2020 doorlopen.

5. Rondvraag

De heer Meskers stelt voor een activiteit te organiseren waarin de laatste stand van zaken gecommuniceerd wordt richting omgeving (raadsleden, ondernemers, bewoners). Dit zou kunnen naar aanleiding van het op te leveren ambitiedocument 2.0.

Besluit: Er wordt gezocht naar een natuurlijk moment waarop deze activiteit kan plaatsvinden. In het volgende bestuurlijk trio zal hiervoor een voorstel worden gedaan??

6. Nieuwe datum

Over een half jaar, op locatie in combinatie met iets laten zien.

To: [5.1.2e] [5.1.2e] [5.1.2e] @noord-holland.nl]; [5.1.2e] [5.1.2e] [5.1.2e] @noord-holland.nl]
From: [5.1.2e] @mindef.nl
Sent: Thur 8/1/2024 10:41:23 AM
Subject: FW: Conceptrapportage van de modelstudie Maritiem Cluster
Received: Thur 8/1/2024 10:42:46 AM
[NL24-648800269-80434 - Conceptrapportage Eerste verkenning maatregelen.pdf](#)

En dit is de laatste versie van het aanvullende onderzoek met verkenning maatregelen Ravelijn/Moormanbrug.

[5.1.2e]

Van: [5.1.2e]

Verzonden: woensdag 17 april 2024 17:15

Aan: [5.1.2e] [5.1.2e] CZSK/PCZSK/Proj Coord

CC: [5.1.2e] [5.1.2e] [5.1.2e] ; [5.1.2e] CZSK/PCZSK/Proj Coord ; [5.1.2e] [5.1.2e] CZSK/IB&B/SBVG/BVG ; [5.1.2e] BS/AL/DGB/DMLVD/IMPL OMGEV ; [5.1.2e] [5.1.2e] BS/AL/DGB/DMLVD/IMPL OMGEV ; [5.1.2e] [5.1.2e]
[5.1.2e]

Onderwerp: Conceptrapportage van de modelstudie Maritiem Cluster

Beste [5.1.2e],

Hierbij stuur ik je de conceptrapportage van de modelstudie naar de eerste doorrekening van varianten voor het Maritieme Cluster. Zie daarvoor de bijlage.

Ik heb een beperkte groep mensen opgenomen in de CC: vooral gebaseerd, die er bij waren tijdens het programmateam overleg op 20 maart. Graag hoor ik of er vragen of opmerkingen zijn en met wie de rapportage uiteindelijk gedeeld moet worden.

Met Vriendelijke groet,

[5.1.2e] [5.1.2e]

[5.1.2e]

[5.1.2e]

Sweco Nederland B.V. | De Bilt

M +31 [5.1.2e]

[5.1.2e] @sweco.nl

www.sweco.nl



Facebook | LinkedIn | Instagram | Twitter

Handelsregister: 30129769 | Statutair gevestigd te: De Bilt

Lees hier voor meer informatie over hoe Sweco uw persoonsgegevens verwerkt.

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

Variantenstudie Maritiem Cluster Den Helder



SWECO 

Sweco Nederland B.V.	Handelsregister 30129769
Onderwerp	Variantenstudie Maritiem Cluster
Projectnummer	Den Helder
Klant	51017851
Auteur	Gemeente Den Helder
Gecontroleerd door	5.1.2e
Vrijgegeven door	5.1.2e
Datum	17-04-2024
Versie	C1
Documentreferentie	NL24-648800269-80434

Inhoudsopgave

1	Inleiding	4
2	Modellering (aangepaste) referentiesituatie	5
2.1	Referentiesituatie	5
2.2	Simulatieperiode	6
2.3	Planjaar 2040	7
2.3.1	Aansluiting De Kooy	9
2.3.2	Rotonde Oostoeverweg – N99	10
2.3.3	Kruispunt N250 – Guldemondweg	11
3	Modellering varianten	12
3.1	Aansluiting Ravelijnbrug	13
3.2	Kruispunt Het Nieuwe Diep – Moormanbrug	14
4	Resultaten varianten	15
4.1	Verkeersbeeld Variant 1	16
4.2	Verkeersbeeld Variant 2a	17
4.3	Verkeersbeeld Variant 2b	18
4.4	Verkeersbeeld Variant 3a	19
4.5	Verkeersbeeld Variant 3b	20
4.6	Vergelijking rijtijden	21
5	Conclusie en aanbevelingen	23
5.1	maatregelen	23
5.2	Aanbevelingen	25
	Bijlagen	26
	Rijtijden TESO > De Kooy ochtendspits en avondspits	27
	Rijtijden De Kooy > TESO ochtendspits en avondspits	28

1 Inleiding

In het kader van het bestuursakkoord en de samenwerking tussen gemeente, Provincie en Defensie met het voornemen een duurzaam bereikbaar Maritieme Cluster in Den Helder te creëren voert Sweco een Mobiliteitsonderzoek uit. Het mobiliteitsonderzoek is erop gericht om in twee fases te gaan van een nulmeting, met knelpunten en beschrijving van de huidige- en 'autonome' toekomstige situatie, naar een set uitvoerbare maatregelen, om te komen tot een duurzaam bereikbare haven, stad en eiland. Dit onderzoek loopt parallel aan het ontwikkelen van een Mobiliteitsvisie die samen moeten leiden tot een uitvoeringsprogramma.

Het doel van de **eerste fase** is om inzicht te krijgen in de huidige situatie, autonome ontwikkelingen en knelpunten. Het onderzoek bestaat uit het in kaart brengen van verkeersstromen, mobiliteitsdata en de achterliggende uitdagingen te analyseren en toe te lichten.

De **tweede fase** zal bestaan uit het doorrekenen en analyseren van maatregelen die moeten bijdragen aan een duurzame bereikbaarheid.

Sweco heeft een verkeersmodel ontwikkeld voor de gemeente Den Helder wat ook binnen het Mobiliteitsonderzoek wordt toegepast en bestaat uit een macroscopisch- en micro-dynamisch deel. De modellen hebben basisjaar 2022 en zijn gekalibreerd op tellingen en verkeersbeeld. Ook hebben de modellen een prognosejaar 2040. Voor dit prognosejaar is de groei 13 - 17% (gemiddeld 0,85% per jaar) voorzien ten opzichte van het basisjaar, deze groei is het gevolg van verschillende ruimtelijk ontwikkelingen in en om Den Helder.

Tijdens de afronding van de eerste fase kwam naar voren dat de bereikbaarheidsuitdagingen naar 2040 toe 'groot' zijn. Daarbij rees de vraag of maatregelen die al langer een wens zijn in de regio (zoals een Ravelijnbrug) voldoende bij zullen dragen aan de bereikbaarheid. Daarom is een eerste berekening gedaan om deze 'bijdrage' inzichtelijk te maken. In deze rapportage worden de effecten en inzichten van deze eerste berekening toegelicht. Dit onderzoek geeft antwoord op de belangrijkste vraag, of de bereikbaarheidsuitdaging naar 2040 toe is op te lossen met de maatregelen die al langer voor ogen zijn. Het vervolg hierop is een 'de' **tweede fase** waarin meer (grote en kleine) maatregelen verder zullen worden doorgerekend en uitgewerkt.

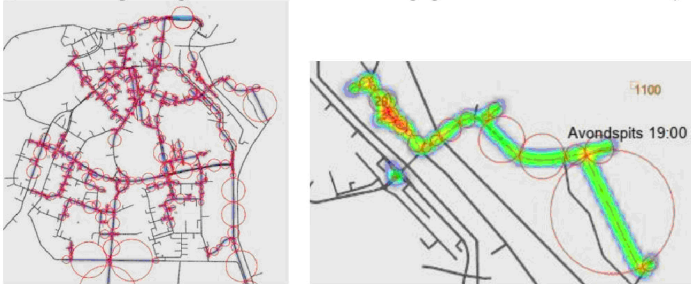
2 Modelling (aangepaste) referentiesituatie

In dit hoofdstuk wordt de gemodelleerde referentiesituatie beschreven en de eerste aanpassingen met maatregelen buiten Den Helder (aangepaste referentie). Daarnaast wordt de simulatieperiode 'drukke' periode toegelicht. Dit is de maatgevende periode met drukverkeer die meer dan 70 keer per jaar voorkomt in Den Helder.

2.1 Referentiesituatie

In de eerste fase van het mobiliteitsonderzoek Maritiem Cluster is met het dynamische verkeersmodel van de Gemeente Den Helder onderzoek gedaan naar de verkeersafwikkeling op het wegennet in en rondom het Maritieme Cluster van Den Helder. Deze studie is uitgevoerd voor het prognosejaar 2040, dit model vormt ook de basis ('nulsituatie') voor de variantenstudie.

In deze studie is geconstateerd dat zonder aanvullende maatregelen de toename van woningen en arbeidsplaatsen in Den Helder leidt tot aanzienlijke verkeersdruk, zowel binnen als buiten Den Helder. Deze toename is vooral het gevolg van ontwikkelingen in het Dijkkwartier en het Marine complex de Nieuwe Haven. Dit resulteert, zoals gezegd, in een groei van 13 tot 17% en verkeersdruk, vooral op de N250. Hierdoor ontstaan ernstige knelpunten, met name bij de Van Kinsbergen- en Moormanbrug. Op een gemiddelde werkdag ontstaan daarbij tijdens de spitsuren lange files in de hele stad ('s ochtend) en bij de uitgaande routes (avondspits) in het havengebied. Dit zorgt voor langdurige vertragingen en blokkades op belangrijke routes zoals de N250, de Ruyghweg en Oostoeverweg. In Figuur 1 is het filebeeld weergegeven aan het eind van de spitsen.



Figuur 1: Het filebeeld ochtendspits rond 10:00 uur; (links), avondspits rond 19:00 uur (rechts).

2.2 Simulatieperiode

Het microscopisch dynamische verkeersmodel van Den Helder is gemaakt in de software Paramics en beslaat de gehele gemeente. Dit model modelleert een ochtend- en, avondspits voor zowel het basis als het planjaar. Voor deze periodes is het verkeer op tellingen en verkeersbeeld gekalibreerd. In de huidige situatie kan het verkeer op een gemiddelde werkdag zonder veel vertraging worden afgewikkeld. Echter treden er regelmatig vertragingen op als gevolg van piek intensiteiten wat verschilt tussen enkele minuten langere rijtijd tot lange wachtrijen en files. Deze vertragingen worden veroorzaakt door regelmatige gebeurtenissen die zorgen voor verstoring van de verkeersafwikkeling. Deze gebeurtenissen betreffen:

- Aankomst van de veerboot uit Texel – elk uur en op drukke dagen twee keer per uur;
- Aankomst- & vertrekmomenten marinepersoneel - 's maandags komt veel personeel naar Den Helder wat donderdags en vrijdags weer vertrekt;
- Toeristische pieken – met name tussen april en oktober zijn er veel toeristen van en naar Texel waarbij incidentele piekmomenten optreden;
- Brugopeningen – in en om het Maritieme Cluster zijn vijf bruggen waarvan er vier regelmatig open gaan, met name in het vaarseizoen tussen maart en oktober.

Het samenvallen van één of meerdere van deze regelmatige gebeurtenissen op een drukke vrijdag / avondspits geeft vertraging, dan schiet afwikkeling en/of infrastructuur te kort en ontstaan knelpunten. Daarbij komt het 69 keer per jaar voor dat de uurgemiddelde rijtijd op de N250, tussen De Kooy en kruispunt Molenplein (Kanaalweg – Hoofdgracht), langer wordt dan 1,5 keer de normaal gemiddelde rijtijd. Daarbij zijn 61 werkdagen over een jaar waarbij significante vertraging optreedt wat betekent dat het vaker voorkomt dan 1 op de 5 werkdagen.

Omdat dit om een groot aantal **drukke werkdagen** gaat is met het verkeersmodel ook zo'n **drukke** periode gemodelleerd. Deze '**drukke dag**' heeft voornamelijk betrekking op een verhoogd aantal verplaatsingen. Uit data-onderzoek is gebleken dat dit niet alleen verkeer van en naar Texel betreft maar een combinatie is van:

- vertrekkend marinepersoneel, wat de week in Den Helder (intern) verblijft;
- drukke vrijdag stroom TESO:
 - zowel van als naar Texel is vrijdag de drukste dag van de week.
- Vrijdagmiddag/ avondspits verkeer;
- Extra toeristisch verkeer van en naar Texel en de vakantieparken.

Voor het in kaart brengen van de verhoogde verkeersdrukke is gebruik gemaakt van gegevens van TESO en van VRI-tellingen van een set kruispunten op de N250. Daarbij is niet het doel om het 'drukste' moment in het model te vangen maar een '**drukke**' dag die zo'n 60 á 70 keer per jaar voorkomt. Het verkeer naar het noorden toe (van de N9 & N99 naar Texel) is opgehoogd met 200 mvt/uur. Dit is de helft van de gemeten piekdrukke gebaseerd op de statistiek data van de TESO. In deze richting geven de hoogste piek-verschillen

(tussen een werkdag en een piekdag) een toename van zo'n 400 mvt/uur. Het verkeer naar het zuiden toe (van Texel en de Marine functies) is het verkeer opgehoogd met 175 mvt/uur vanaf Texel. Ook dit is de helft van de gemeten piekdrukke in deze richting en het verschil met een werkdag. Om het verkeer vanaf de Marine in te kunnen schatten in de VRI-data van De Kooy geanalyseerd voor de richtingen vanuit Den Helder. Daarbij is het grootst gemeten verschil tussen werk- en piekdag gemeten op 440 mvt/uur en is daar de helft van genomen zijnde 220 mvt/uur. Uitgangspunt is dat van deze 220 mvt/uur 70% afkomstig is van de TESO¹ en de rest van de Marine ($220 - (175 \cdot 0.7) = 98$ mvt/uur vanaf de marine functies).

Om het beeld compleet te maken is naast verkeer van en naar Den Helder, de Haven, Marine en TESO ook het verkeer naar de recreatieparken² opgehoogd. Daarbij is het verkeer naar de parken vermenigvuldigd met een factor 1,7 dit is dezelfde verhouding als de toename van het verkeer richting Texel.

Met het extra verkeer opgenomen in het model zijn modelruns gedraaid voor zowel het basisjaar (2022) als planjaar 2040. De verkeersbeelden zijn getoetst (gekalibreerd) op het verkeersbeeld op drukke dagen op basis van live verkeersinformatie van Google voor vrijdag 25 augustus en 1 november 2023.

In beide modeljaren ontstaat tijdens een *drukke* periode significant meer congestie als gevolg van de hogere verkeersvraag. In het basisjaar is vooral de N250 druk met lange wachtrijen tussen TESO en Ravelijnweg gedurende de hele spitsperiode. Bij De Kooy wordt het ook een drukker en ontstaat terugslag tot op de N99.

2.3 Planjaar 2040

Het dynamische verkeersmodel is ingezet voor de eerste fase van het Mobiliteitsonderzoek. In dat onderzoek is geconstateerd dat zonder aanvullende maatregelen het verkeer in en om Den Helder dagelijks vast zal komen te staan, met veel vertraging en overlast tot gevolg. In deze eerste rekenslag is een aantal maatregelen uitgewerkt om de verkeersafwikkeling te verbeteren. Deze varianten betreffen het verplaatsen van de Moormanbrug en het realiseren van een nieuwe verbinding tussen Het Nieuwe Diep/Het Nieuwe Werk en de N250, via een nieuw aan te leggen brug (Ravelijnbrug). Binnen deze studie wordt het oplossende vermogen van deze varianten onderzocht met het dynamische verkeersmodel. Daarvoor is gebruik gemaakt van het prognosejaar 2040 voor een *drukke* periode.

Omdat het model voor de 'nulsituatie' in 2040 dusdanig veel vertraging laat zien dat analyse van maatregelen niet goed mogelijk is, is in het kader van deze studie een aangepast referentiemodel opgesteld. In het nieuwe referentiemodel is een aantal infrastructurele maatregelen doorgevoerd, waarmee knelpunten buiten Den Helder zijn opgelost. Dit zorgt ervoor dat resultaten van de variantenstudie

¹ Gebaseerd op een analyse van TomTom Floating Car Data waarbij 70% van het verkeer naar Texel afkomstig is van de N9 en N99. Daarbij is aangenomen dat dit voor de omgekeerde stroom ook waarschijnlijk is.

² in 2040 zijn twee extra parken gerealiseerd

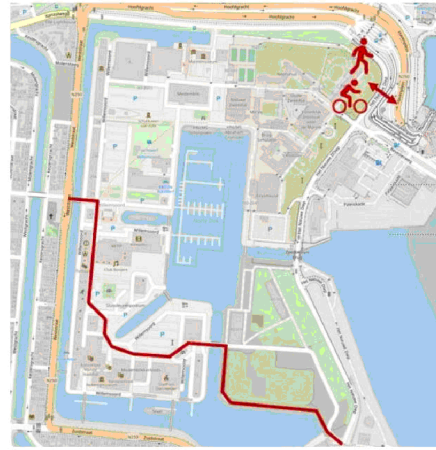
niet 'vertroebeld' zouden worden door problemen die zich buiten Den Helder voordoen. Zonder deze maatregelen zouden de resultaten een vertekend beeld kunnen geven³. De knelpunten buiten Den Helder hebben betrekking op drie kruispunten:

- Aansluiting De Kooy (N9 – N99 – N250)
- Rotonde Oostoeverweg – N99
- Kruispunt N250 – Guldemonweg

De maatregelen die in het referentiemodel zijn doorgevoerd op deze kruispunten worden in dit hoofdstuk verder toegelicht. Naar deze maatregelen is in het kader van deze studie verder geen uitgebreid onderzoek uitgevoerd. Er zouden dus ook andere oplossingen denkbaar zijn waarmee de knelpunten kunnen worden opgelost, maar voor deze studie is de manier waarop de knelpunten worden verholpen verder niet van belang. Het doel is om een zo zuiver mogelijke vergelijking te kunnen maken van de impact van een aantal varianten op de verkeersafwikkeling binnen Den Helder en het Maritieme Cluster.

Naast deze maatregelen om de knelpunten buiten Den Helder te verhelpen, zijn binnen Den Helder ook twee aanpassingen doorgevoerd in het model. Vanwege de geplande herontwikkeling van Buitenveld is een route voor autoverkeer toegevoegd over Willemsoord, via de Boerenverdrietbrug. Deze route is bedoeld voor bestemmingsverkeer naar Buitenveld en Willemsoord. Ook is er in de referentie een fiets/voetgangersoversteek over Het Nieuwe Diep naar TESO, ter hoogte van de Bevesierweg. Zie Figuur 2 voor de route over Willemsoord en de locatie van de fiets/voetgangersoversteek over Het Nieuwe Diep bij TESO.

De aangepaste referentiesituatie is niet opnieuw doorgerekend, omdat binnen Den Helder dezelfde knelpunten optreden die in de nulsituatie geconstateerd zijn en die file geven in de hele stad. De aangepaste referentie dient als basis voor de varianten die onderzocht worden.



Figuur 2: De route over Willemsoord en de locatie van de fiets/voetgangersoversteek bij TESO

³ Knelpunten buiten de stad zouden bijvoorbeeld kunnen leiden tot terugslag tot in Den Helder, waardoor de positieve effecten van de maatregelen binnen de stad niet goed zichtbaar zouden worden. Anderzijds zou het kunnen dat deze externe knelpunten het verkeer op zo'n manier doseren dat pieken in de verkeersvraag niet meer zichtbaar zijn binnen de stadsgrenzen, wat zou resulteren in een onderschatting van de verkeersdruk in Den Helder.

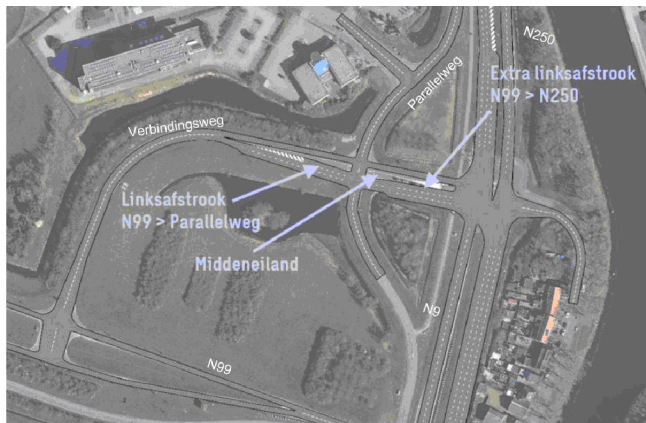
De in de volgende paragrafen beschreven maatregelen zijn allen gebaseerd op het oplossen van doorstromingsknelpunten tijdens een **drukke** periode voor planjaar 2040.

2.3.1 Aansluiting De Kooy

De aansluiting De Kooy (N9 – N99 – N250) staat in de huidige situatie al bekend als een knelpunt, vooral op drukke dagen. Met de groei in verkeer naar de toekomst toe zal dit knelpunt groter worden en al een knelpunt geven op een gemiddelde werkdag. Daarom zijn de volgende maatregelen doorgevoerd, om dit knelpunt te verhelpen:

- Extra linksafstrook van de verbindingsweg (N99) naar de N250;
- Middeneiland op de verbindingsweg;
- Linksafstrook vanaf de verbindingsweg (N99) richting de parallelweg

De maatregelen zijn gevisualiseerd in Figuur 3



Figuur 3: De doorgevoerde maatregelen op het kruispunt De Kooy

2.3.2 Ronde Oostoeverweg – N99

Op de rotonde Oostoeverweg – N99 is in 2040 sprake van oververzadiging op de noordelijke tak van de rotonde, de Oostoeverweg (o.a. vanuit Complex Nieuwe Haven). Om dit knelpunt te verhelpen is de afrijcapaciteit daar verhoogd. Daarvoor zijn de volgende aanpassingen gedaan in het referentiemodel:

- Extra rijstrook Oostoeverweg richting rotonde.
- Bypass Oostoeverweg > N99 West.

Vanwege de toegevoegde bypass is een tweede strook/invogstrook nodig op de N99 in Westelijke richting. Voor de Kooybrug voegen deze twee rijstroken weer samen tot één rijstrook. De maatregelen zijn weergegeven in Figuur 4.



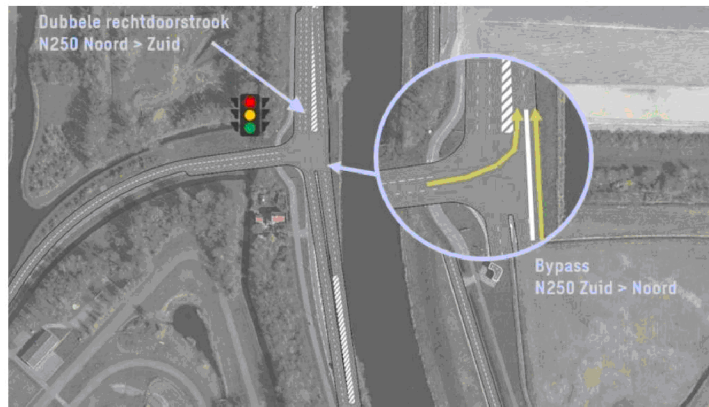
Figuur 4: De doorgevoerde maatregelen op de rotonde Oostoeverweg – N99

2.3.3 Kruispunt N250 – Guldemondweg

Het kruispunt N250 – Guldemondweg is in de huidige situatie nog een voorrangskruispunt. Door de toenemende verkeersbelasting heeft dit kruispunt in 2040 (drukke periode) onvoldoende capaciteit. Vooral op de linksafrichting vanaf de N250 Zuid naar de Guldemondweg leidt dit tot oververzadiging. Het gevolg daarvan is dat wachtrijen op deze richting terugslaan op de N250. Daarbij wordt ook het doorgaande verkeer gehinderd waarbij een file ontstaat tot voorbij De Kooy.

Om dit knelpunt te verhelpen zijn de volgende aanpassingen gedaan aan het kruispunt, zoals weergegeven in Figuur 5.

- Het kruispunt wordt geregeld met verkeerslichten (VRI).
- Dubbele rechtdoorstrook N250 noord > zuid. Er komt een tweede afrijstrook op de N250 richting het zuiden, deze voegt na het kruispunt weer samen één rijstrook.
- Bypass N250 zuid > noord. Deze verkeersstroom is niet met VRI geregeld. Er is een invoegstrook op de N250 richting het noorden opgenomen voor het verkeer vanuit de Guldemondweg. Daarmee is er geen (regeltechnisch) conflict met de linksafrichting vanuit de Guldemondweg naar de N250 noord.



Figuur 5: De doorgevoerde maatregelen op het kruispunt N250 – Guldemondweg

3 Modelling varianten

Uit de simulatie van de 'nulsituatie' 2040 blijkt dat zonder aanvullende maatregelen het verkeer in Den Helder dagelijks vast zal komen te staan, met veel vertraging en overlast tot gevolg, zie ook paragraaf 2.1. In deze modelstudie is een aantal maatregelen doorgerekend die al lange voor ogen zijn en die de verkeersafwikkeling moeten verbeteren. De knelpunten binnen de stad concentreren zich vooral rond de kruispunten Havenweg – Het Nieuwe Diep (Moormanbrug) en N250 – Havenweg (Van Kinsbergenbrug). Op deze beide kruispunten is geen ruimte voor capaciteitsuitbreiding.

De eerste maatregel die onderzocht wordt is het verplaatsen van de Moormanbrug, deze komt zuidelijker te liggen, met een nieuwe aansluiting op Het Nieuwe Werk. Het voordeel van deze maatregel is dat het kruispunt Havenweg – Het Nieuwe Diep vereenvoudigd kan worden tot een T-aansluiting, wat de verkeersafwikkeling ten goede komt.

Een tweede maatregel is de realisatie van de Ravelijnbrug, in het verlengde van Het Nieuwe Werk. Deze brug wordt dan bij de bestaande rotonde op de N250 en Ravelijnweg aangesloten. Hiermee ontstaat een alternatieve route en mogelijk een betere ontsluiting van Het Nieuwe Diep en het Maritieme Cluster. Verkeer van en naar dit gebied hoeft dan niet meer via de N250 door Den Helder te rijden. Ook ontstaat er via de Ravelijnbrug een alternatieve route voor het TESO-verkeer.

Het effect van deze maatregelen is onderzocht in de volgende vijf varianten:

1. Verplaatsen Moormanbrug
2. Verplaatsen Moormanbrug + Ravelijnbrug zonder extra opstelstroken bij de kruising Moormanbrug.
 - a. Vrachtverkeer van & naar TESO rijdt via Het Nieuwe Diep, autoverkeer blijft gebruik maken van N250.
 - b. Vracht- en autoverkeer van & naar TESO rijdt via Het Nieuwe Diep.
3. Verplaatsen Moormanbrug + Ravelijnbrug met extra opstelstroken bij de kruising Moormanbrug.
 - a. Vrachtverkeer van & naar TESO rijdt via Het Nieuwe Diep, autoverkeer blijft gebruik maken van N250.
 - b. Vracht- en autoverkeer van & naar TESO rijdt via Het Nieuwe Diep.

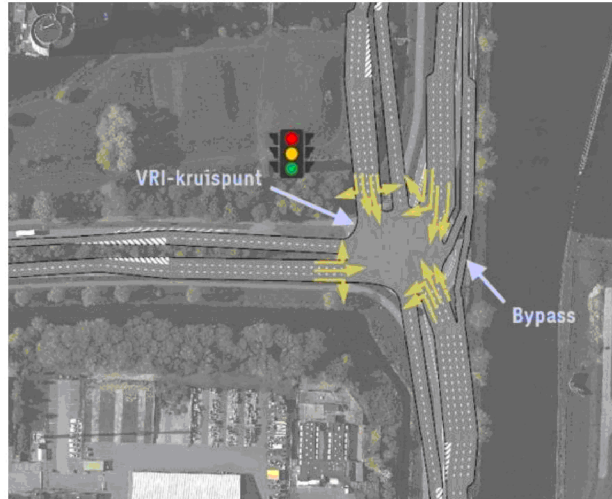
In varianten 2 & 3 is de Van Kinsbergenbrug niet meer beschikbaar voor gemotoriseerd verkeer. Het Nieuwe Diep is dan alleen verbonden met de N250 via de Hoofdgracht (aan de noordkant) en via de Ravelijnbrug (aan de zuidkant).

Verder, in de varianten waarbij het autoverkeer naar TESO via de N250 rijdt (en ontsluit bij het kruispunt bij de Hoofdgracht) en het vrachtverkeer naar de TESO via Het Nieuwe Diep (variant 2a en 3a), is voor het vrachtverkeer uitgegaan van een eigen toegang naar TESO ter hoogte van de Bevesierweg.

In de varianten waarbij alle het TESO-verkeer via Het Nieuwe Diep rijdt (variant 2b en 3b) is ervan uitgegaan dat een nieuwe toegang bij de Bevesierweg in gebruik is.

3.1 Aansluiting Ravelijnbrug

De Ravelijnbrug zal worden aangesloten op de N250 en Ravelijnweg via een nieuw kruispunt met VRI op de plek van de huidige rotonde. In eerste instantie is verkend of een meerstrooksrotonde voldoende capaciteit zou bieden op deze locatie, maar er is gebleken dat dit niet het geval is. Er zouden al vroeg in de spits lange wachtrijen ontstaan komende vanaf de Ravelijnbrug. Dit komt doordat de verkeersstroom vanaf de Ravelijnbrug naar de N250 zuid voorrang moet verlenen aan de zware doorgaande stroom op de N250 van zuid naar noord (en west). Een VRI is dus noodzakelijk gebleken om het verkeer te kunnen afwikkelen. De benodigde configuratie van het kruispunt is weergegeven in Figuur 6⁴.



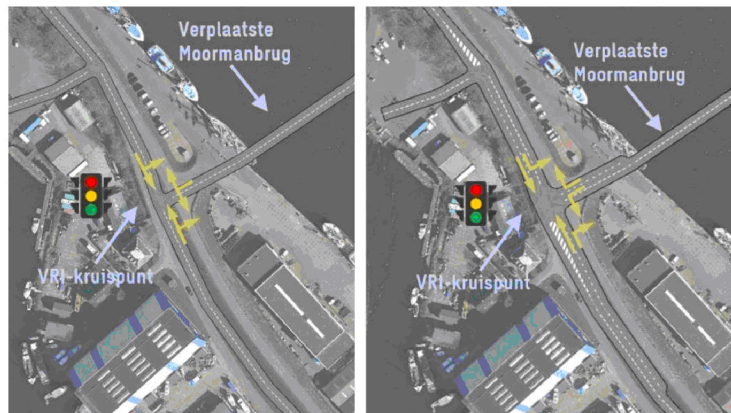
Figuur 6: Een globale schets van het benodigde kruispunt bij de aansluiting van de Ravelijnbrug op de N250

⁴ Dit is een globale berekening, een nadere uitwerking van het ontwerp is noodzakelijk.

3.2 Kruispunt Het Nieuwe Diep – Moormanbrug

Voor het kruispunt Het Nieuwe Diep – Moormanbrug zijn drie mogelijkheden onderzocht.

- In **variant 1** is uitgegaan van een voorrangskruispunt, waarbij de relatie Het Nieuwe Diep Noord <> Moormanbrug in de voorrang ligt. In deze variant is geen sprake van een Ravelijnbrug. De zuidelijke tak van het kruispunt is dan ook doodlopend. Een VRI is in deze variant niet noodzakelijk.
- In **variant 2a en 2b** zijn geen aparte opstelstroken per richting voorzien op het kruispunt Het Nieuwe Diep – Nieuwe Moormanbrug. De consequentie daarvan is dat het verkeer tak voor tak geregeld wordt. Overstekende fietsers hebben een eigen fase in de regeling.
- In **variant 3a en 3b** heeft elke richting op het kruispunt een eigen opstelstrook. Dit levert een efficiëntere verkeerslichtenregeling op, doordat verschillende stromen hierdoor gelijktijdig kunnen worden afgewikkeld, zoals het rechtdoorgaand verkeer in beide richtingen op Het Nieuwe Diep.



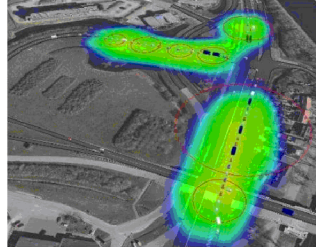
Figuur 7: Kruispunt bij de verplaatste Moormanbrug in variant 2 (links) en 3 (rechts)

4 Resultaten varianten

De verschillende varianten zijn beoordeeld op basis van het verkeersbeeld en op basis van gemeten rijtijden.

Het verkeersbeeld is beoordeeld aan de hand van snelheidsplots, waarin voor elk wegvak de gereden snelheid wordt weergegeven ten opzichte van de geldende maximumsnelheid. Dit betreft de snelheid waarbij het verkeer in het verkeersmodel is afgewikkeld. Omdat het een microscopisch dynamisch verkeersmodel betreft worden voertuigen gesimuleerd die over het netwerk rijden en interactie hebben met elkaar en de beschikbare infrastructuur. Zo ontstaan ook wachtrijen en vertragingen in het netwerk, zie het figuur hiernaast.

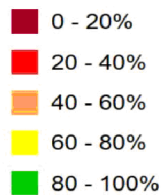
De snelheidsplots zijn voor elk scenario gemaakt per tijdvak van 5 minuten met de gemiddelde snelheid van het verkeer. De betekenis van de kleuren in deze plots is weergegeven in de legenda in Figuur 8.



In dit hoofdstuk worden alleen de piekmomenten weergegeven voor de ochtendspits, *avondspits* en de *drukke* periode.

De rijtijden zijn gemeten over het traject tussen De Kooy en TESO. Deze route verloopt in variant 1, 2a en 2b volledig via de N250, en in variant 3a en 3b via de Ravelijnbrug en Het Nieuwe Diep.

Snelheid



Figuur 8: Legenda bij de snelheidsplots

4.1 Verkeersbeeld Variant 1

In Figuur 9 is het filebeeld van variant 1 weergegeven voor een piekmoment in de ochtendspits, de avondspits en de drukke periode. Hierin is te zien dat er in de ochtendspits de knelpunten fors zijn afgenomen ten opzichte van de nulsituatie. In de avondspits ontstaat een knelpunt op het kruispunt N250 - Van Kinsbergenbrug. Daar ontstaan wachtrijen die terugslaan tot op Het Nieuwe Diep en in het Complex nieuwe Haven. Wel wikkelt het verkeer beter af dan in de nulsituatie en zijn de langste wachtrijen rond 18:45 uur opgelost. In de drukke periode is het knelpunt op dit kruispunt nog aanzienlijk groter, en breiden de wachtrijen zich uit over het hele netwerk. Er is veruit onvoldoende capaciteit om het verkeer te kunnen afwikkelen met nog lange files tot na 19:00 uur.



Figuur 9: Filebeeld van variant 1 om 9:00 in de ochtendspits (links), om 17:30 in de avondspits (midden) en in de drukke periode (rechts)

Variant 1:

Het verplaatsen van de Moormanbrug.

Naast maatregelen buiten Den Helder:

- Aansluiting De Kooy (N9 – N99 – N250)
- Ronde Oosteverweg – N99
- Kruispunt N250 – Guldemondweg

4.2 Verkeersbeeld Variant 2a

In Figuur 10 is het filebeeld van variant 2a weergegeven voor de piekmomenten. Hierin is te zien dat er in de ochtendspits beperkt knelpunten optreden. Met name tijdens een brugopening van de Moormanbrug kan een lange wachtrij ontstaan op Het Nieuwe Diep die terugslaat tot op de Ravelijnbrug. In de avondspits ontstaat een knelpunt op het kruispunt Het Nieuwe Diep – Moormanbrug. In deze variant heeft het kruispunt geen aparte opstelvakken per richting. Daarmee is er onvoldoende capaciteit om al het verkeer te kunnen afwikkelen. Dit leidt tot lange wachtrijen die terugslaan op Het Nieuwe Diep en Complex Nieuwe Haven. In de drukke periode is het knelpunt op dit kruispunt nog groter. Aan het filebeeld is dit niet goed te zien, omdat het verkeer vooral in Complex Nieuwe Haven vaststaat. Op de N250 treden weinig knelpunten op in deze variant wel zijn er langere wachtrijen vlak na aankomst van een boot.



Figuur 10: Filebeeld van variant 2a om 9:00 in de ochtendspits (links), om 17:30 in de avondspits (midden) en in de drukke periode (rechts)

Variant 2a:

2. Verplaatsen Moormanbrug + Ravelijnbrug zonder extra opstelstroken bij de kruising Moormanbrug.

a. Vrachtverkeer van & naar TESO rijdt via Het Nieuwe Diep, autoverkeer blijft gebruik maken van N250.

Naast maatregelen buiten Den Helder:

- Aansluiting De Kooy (N9 – N99 – N250)
- Ronde Oostoeverweg – N99
- Kruispunt N250 – Guldemondweg

4.3 Verkeersbeeld Variant 2b

In Figuur 11 is het filebeeld van variant 2b weergegeven voor de piekmomenten. Hierin is te zien dat er in de ochtendspits beperkt knelpunten optreden. Met name tijdens een brugopening van de Moormanbrug kan een lange wachtrij ontstaan op Het Nieuwe Diep die terugslaat tot over de Ravelijnbrug. In de avondspits ontstaat er, net als in variant 2a, een knelpunt op het kruispunt Het Nieuwe Diep – Moormanbrug, waar onvoldoende capaciteit is om al het verkeer af te kunnen wikkelen. Dit leidt tot wachtrijen die terugslaan tot in het marine complex. In de drukke periode is het knelpunt op dit kruispunt nog veel groter, en breiden de wachtrijen zich uit over het hele netwerk. Doordat in deze variant 'al' het TESO-verkeer via Het Nieuwe Diep rijdt, is het knelpunt hier nog veel sterker dan in variant 2a, waarin het autoverkeer van en naar TESO nog via de N250 rijdt.



Figuur 11: Filebeeld van variant 2b om 9:00 in de ochtendspits (links), om 17:30 in de avondspits (midden) en in de drukke periode (rechts)

Variant 2b:

2. Verplaatsen Moormanbrug + Ravelijnbrug zonder extra opstelstroken bij de kruising Moormanbrug.

b. Vracht- en autoverkeer van & naar TESO rijdt via Het Nieuwe Diep.

Naast maatregelen buiten Den Helder:

- Aansluiting De Kooy (N9 – N99 – N250)
- Rotonde Oostoeverweg – N99
- Kruispunt N250 – Guldemondweg

4.4 Verkeersbeeld Variant 3a

In Figuur 12 is het filebeeld van variant 3a weergegeven voor de piekmomenten. Hierin is te zien dat in alle spitsperiodes het verkeer afgewikkeld kan worden zonder lange files die terugslaan over stroomopwaarts gelegen kruispunten. Het kruispunt Het Nieuwe Diep – Moormanbrug biedt voldoende capaciteit als elke richting een aparte rijstrook heeft. In de ochtendspits kan het verkeer worden afgewikkeld, alleen bij een brugopening van de Moormanbrug ontstaat vertraging maar deze is na sluiting binnen 5 min weer opgelost. Daarnaast kan het verkeer op Het Nieuwe Diep blijven rijden. Ook tijdens de avondspits zijn er enkel lokale wachtrijen die steeds binnen 5 min weer oplossen. In de drukke periode is er wat meer vertraging zichtbaar op het noordelijke deel van de N250, tussen de Beatrixstraat en de Hoofdgracht en tussen de kruising Ravelijnweg - Guldemondweg. Deze wachtrijen zijn van tijdelijke aard (duur 25 min), en treden alleen op rond de aankomst- en vertrektijden van de veerboot.



Figuur 12: Filebeeld van variant 3a om 9:00 in de ochtendspits (links), om 17:30 in de avondspits (midden) en om 17:30 in de drukke periode (rechts)

Variant 3a:

3. Verplaatsen Moormanbrug + Ravelijnbrug met extra opstelstroken bij de kruising Moormanbrug.

a. Vrachtverkeer van & naar TESO rijdt via Het Nieuwe Diep, autoverkeer blijft gebruik maken van N250.

Naast maatregelen buiten Den Helder:

- *Aansluiting De Kooy (N9 – N99 – N250)*
- *Rotonde Oostoeverweg – N99*
- *Kruispunt N250 – Guldemondweg*

4.5 Verkeersbeeld Variant 3b

In Figuur 13 is het filebeeld van variant 3b weergegeven voor de piekmomenten. Hierin is te zien dat in de ochtend- en avondspits het verkeer goed kan worden afgewikkeld. Ook als al het TESO-verkeer via Het Nieuwe Diep rijdt heeft het kruispunt Het Nieuwe Diep – Moormanbrug voldoende capaciteit, alleen bij een brugopening ontstaat vertraging maar deze is na sluiting binnen 5 à 10 min weer opgelost. In de drukke periode is er wat meer vertraging zichtbaar op het noordelijke deel van de N250, tussen de Beatrixstraat en de Hoofdgracht en tussen de kruising Ravelijnweg - Guldemondweg. Doordat in deze variant al het TESO-verkeer via Het Nieuwe Diep rijdt, is de impact van een brugopening groter dan in variant 3a. De route via Het Nieuwe Diep kent twee bruggen 'in' de route (Zeedoksluisbrug en Ravelijnbrug) plus de Moormanbrug direct aan de route die vaak open gaat. De route via de N205 kent één brug 'in' de route (Burg. Visserbrug) plus de Ravelijnbrug direct aan de route⁵.



Figuur 13: Filebeeld van variant 3b om 9:00 in de ochtendspits (links), om 17:30 in de avondspits (midden) en om 17:30 in de drukke periode

Variant 3b:

3. Verplaatsen Moormanbrug + Ravelijnbrug met extra opstelstroken bij de kruising Moormanbrug.

b. Vracht- en autoverkeer van & naar TESO rijdt via Het Nieuwe Diep.

Naast maatregelen buiten Den Helder:

- Aansluiting De Kooy (N9 – N99 – N250)
- Rotonde Oostoeverweg – N99
- Kruispunt N250 – Guldemondweg

⁵ De Van Kinsbergenbrug heeft in de toekomst geen effect meer op het gemotoriseerde verkeer omdat deze brug alleen nog beschikbaar is voor langzaam verkeer.

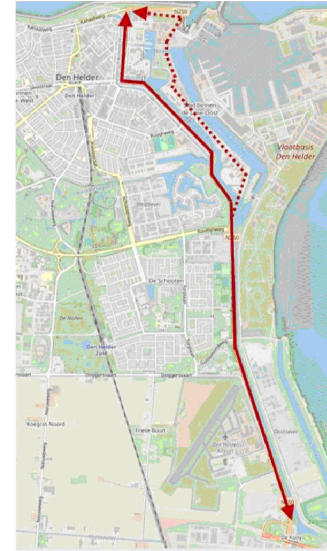
4.6 Vergelijking rijtijden

De rijtijden zijn gemeten over het traject tussen De Kooy en TESO. Deze route verloopt in variant 1, 2a en 2b volledig via de N250, en in variant 3a en 3b via de Ravelijnbrug en Het Nieuwe Diep. Het traject is weergegeven in Figuur 14. In Figuur 15 zijn de rijtijden voor de drukke periode weergegeven. De rijtijden voor de ochtend- en avondspits zijn terug te vinden in de bijlagen bij deze rapportage.

Per variant voor de *drukke* periode zijn de bevindingen als volgt:

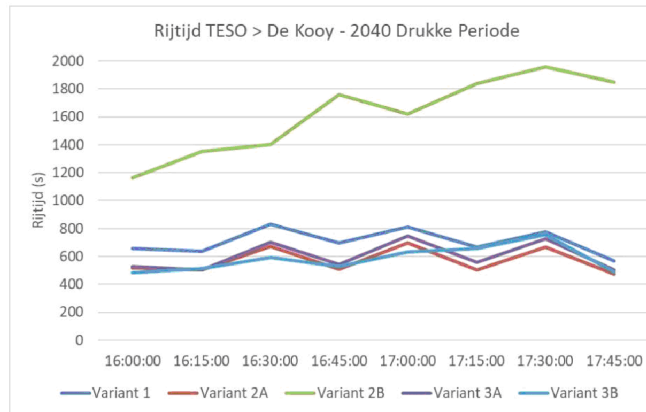
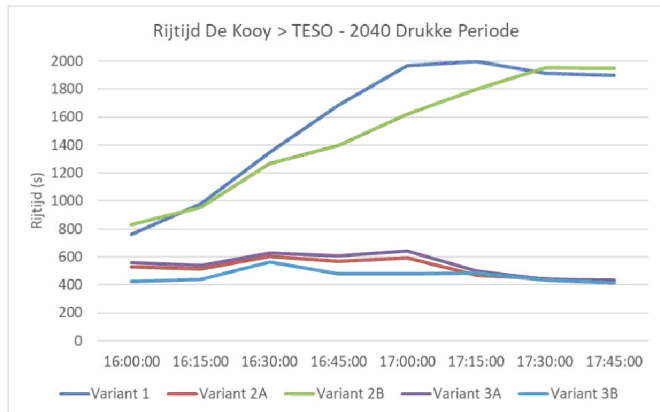
In de referentie situatie (nulsituatie) zijn de rijtijden niet goed meetbaar door de lange files in en om Den Helder, daarom zijn deze in de analyse buiten beschouwing gelaten.

- In **variant 1** is er sprake van een knelpunt op de N250 in noordelijke richting. Daardoor loopt de rijtijd van De Kooy naar TESO op tot meer dan een half uur op het piekmoment, deze files duren meer dan een uur en lossen pas na de spits weer op. In de tegengestelde richting is de rijtijd korter, met ongeveer 14 minuten op het piekmomenten (vrije gemiddelde rijtijd is 7 min) daarbij piekt de rijtijd drie keer gedurende een drukke periode.
- In **variant 2a** is de gemiddelde rijtijd van De Kooy naar TESO op het piekmoment ongeveer 10 minuten, en vanaf de TESO naar de Kooy ongeveer 12 minuten. In deze variant is er geen groot knelpunt op de N250. Daardoor kan het verkeer op deze route met relatief weinig vertraging worden afgewikkeld.
 - Het knelpunt in deze variant concentreert zich op Het Nieuwe Diep en bij het Maritiem cluster. Het autoverkeer van en naar TESO ondervindt daar geen hinder van, het vrachtverkeer wel maar die rijtijd is hier niet afzonderlijk opgenomen.
- In **variant 2b** rijdt al het verkeer van en naar TESO via Het Nieuwe Diep en is ook de rijtijd via dit traject gemeten. Daar treedt een knelpunt ter hoogte van de aansluiting op de Moormanbrug. Hierdoor loopt de rijtijd⁶ tussen TESO en Den Kooy in beide richtingen op tot meer dan een half uur.
- In **variant 3a** is de gemiddelde rijtijd tussen De Kooy en TESO op het piekmoment ongeveer 11 minuten in beide richtingen, In deze variant zijn er geen grote knelpunten geconstateerd op de N250.
 - Ook op Het Nieuwe Diep wikkelt het verkeer goed af door de in deze variant aanwezige opstelstroken. Het vrachtverkeer wat in deze variant via Het Nieuwe Diep rijdt kan daarmee ook zonder veel vertraging bij de TESO komen.
- In **variant 3b** is de gemiddelde rijtijd van De Kooy naar TESO op het piekmoment ongeveer 9 minuten, en van TESO naar De Kooy ongeveer 13 minuten. In deze variant is de rijtijd gemeten via het Nieuwe Diep omdat verkeer naar TESO in deze variant gebruik maakt van deze route en geeft de laagste rijtijden voor verkeer tussen de TESO en De Kooy.



Figuur 14: De trajecten waarover de rijtijden zijn gemeten

⁶ In Varianten 2 en 3 b zijn de rijtijden gemeten via de route over het Nieuwe Diep. Wel is de rijtijd gemeten tot aan het kruispunt Hoofdgracht – Wesstraat. Het verkeer naar de TESO zal echter al bij de Bevesierweg het opstelrein van de TESO op rijden, daarmee is de rijtijd voor het verkeer naar TESO nog iets korter.



Figuur 15: Rijtijden tussen TESO en De Kooy voor de drukke periode

Naast de rijtijden is ook gekeken naar het gebruik van de route over de Boerenverdrietbrug. Daarbij maakt in de verschillende varianten beperkt meer en minder verkeer gebruik van deze route. In variant 1 is dat 43 mvt/uur. In Varianten 2a & 3a is dat 104 mvt/uur. In variant 2b 24 mvt/uur en in variant 3b 42 mvt/uur. In de varianten waarbij geen opstelstroken worden gerealiseerd op het kruispunt Het Nieuwe Werk – Moormanbrug is er dat meer verkeer wat gebruik maakt van de route over de Boerenverdrietbrug. Het verschil tussen de overige varianten is niet significant om uitspraken over te doen.

5 Conclusie en aanbevelingen

Uit de simulaties is gebleken dat zonder maatregelen de verkeersafwikkeling in Den Helder zal stagneren in 2040. Al in een gemiddelde ochtend- en avondspits ontstaat veel vertraging in Den Helder ('s ochtends) of vanuit de haven ('s avonds). Uit eerder onderzoek is gebleken dat er zo'n 70 dagen per jaar zijn waarbij het significant drukker is in Den Helder waaronder meer dan 60 werkdagen (1 dag per week). Om die reden is ook een *drukke* periode met het verkeersmodel berekend waarmee de doorstroming en de maatregelen zijn getoetst. In planjaar 2040 is het belangrijkste knelpunt oververzadiging op de kruispunten N250 – Van Kinsbergenbrug en Havenweg – Het Nieuwe Diep. Hier kan verkeer onvoldoende doorstromen 's ochtends naar de haven waarbij lange wachtrijen ontstaan op onder andere de Ruyghweg waar ook kruispunten in de stad worden geblokkeerd. En 's avonds vanuit de haven waarbij 's avonds om 19:00 uur nog >1000 voertuigen staan te wachten in de file.

Om toe te werken naar een duurzaam bereikbare haven en Maritiem Cluster is in deze studie een eerste verkenning gedaan naar maatregelen die al langer voor ogen zijn. Hiermee wordt het effect en de bijdrage aan de bereikbaarheid in beeld gebracht. Naast knelpunten in en om Den Helder zijn er ook knelpunten op de provinciale wegen. Om een zuivere vergelijking te maken zijn deze knelpunten (buiten Den Helder) pragmatisch opgelost zodat zuiver het effect van de maatregelen in het Maritiem Cluster in beeld komen. Kruispunten waarbij maatregelen zijn opgenomen, buiten Den Helder zijn:

- Aansluiting De Kooy (N9 – N99 – N250)
- Rotonde Oostoeverweg – N99
- Kruispunt N250 – Guldemondweg

5.1 maatregelen

Allereerst is onderzocht wat het effect is van het verplaatsen van de Moormanbrug in zuidelijke richting. Uit de uitgevoerde modelstudie is gebleken dat dit voordelen heeft voor de verkeersafwikkeling, doordat het kruispunt Havenweg – Het Nieuwe Diep eenvoudiger wordt. Hiermee verbetert de verkeersafwikkeling, maar als losstaande maatregel biedt dit niet voldoende oplossing, doordat er nog steeds sprake is van oververzadiging van het kruispunt N250 – Van Kinsbergenbrug. In de ochtendspits zijn de grootste knelpunten opgelost en blijft er alleen een lokale wachtrij op de Ruyghweg. In de avondspits wordt ook meer verkeer afgewikkeld maar blijven er lange files ontstaan zowel in de haven als rond de kruising Ravelijnweg – N250 gedurende de gehele avondspits en daarna (tot 18:35 uur). Voor de drukke periode, geldt dat zowel de haven als de N250 vol staat met verkeer wat ook na een 4 uurs drukke periode nog niet is opgelost. Alleen het verplaatsen van de Moormanbrug geeft daarmee onvoldoende capaciteit.

Omdat bij het kruispunt N250 – Van Kinsbergenbrug geen ruimte is voor capaciteitsuitbreiding, is als tweede onderzoek gedaan naar de effecten van een alternatieve ontsluiting van Het Nieuwe Diep, via de nieuw aan te leggen Ravelijnbrug naar de N250. Hierbij is de verplaatsing van de Moormanbrug als uitgangspunt meegenomen, evenals het afwaarderen van de Van Kinsbergenbrug (alleen nog langzaam verkeer). Een scenario waarin een Ravelijnbrug wordt gerealiseerd is voor verschillende varianten doorgerekend.

Daarbij is gevarieerd in het wel of niet realiseren van opstelstroken voor iedere rijrichting voor het kruispunt Moormanbrug – het Nieuwe Werk. En of alleen het vrachtverkeer van en naar TESO of al het verkeer van en naar TESO via de route over Het Nieuwe Diep wordt geleid.

Hieruit is gebleken dat het met de realisatie van de Ravelijnbrug het verkeer ook op een drukke periode goed worden afgewikkeld, mits op het kruispunt bij de aansluiting van de Moormanbrug op Het Nieuwe Werk voor elke richting een aparte opstelstrook gerealiseerd wordt. Zonder aparte opstelstroken per richting kan het verkeer daar niet afgewikkeld worden en ontstaat op een of meerdere takken lange wachtrijen en files.

Voor de routing van het TESO-verkeer zijn er meerdere mogelijkheden. Het Nieuwe Diep heeft in principe voldoende capaciteit om 'al' het verkeer van en naar TESO af te kunnen wikkelen. De enige momenten waarop er congestie ontstaat op route via Het Nieuwe Diep is tijdens brugopeningen van de Ravelijnbrug of Zeedoksluisbrug. Wanneer alleen het vrachtverkeer via Het Nieuwe Diep wordt geleid, is de verdeling van het verkeer over de N250 en Het Nieuwe Diep evenwichtiger, waardoor de impact van een opening van de Ravelijnbrug (en Zeedoksluisbrug) ook minder groot is. De wachtrijen die ontstaan ter hoogte van de brug zijn korter en zijn na sluiten van de brug sneller opgelost (5 in plaats van 10 min).

Hieruit valt te concluderen dat zowel een variant mogelijk is waarbij het autoverkeer naar TESO via de N250 blijft rijden, als een variant waarbij autoverkeer via de Route over Het Nieuwe Diep gaat rijden. Wel heeft de route via Het Nieuwe Diep twee bruggen die open gaan (Ravelijnbrug of Zeedoksluisbrug) versus in de route over de N250 één brug (Burg. Visserbrug). Daarmee is het voornamelijk een afweging waar de stroom verkeer het minste overlast geeft. Via de N250 is het overlast voor de stad en leefbaarheid en verblijfskwaliteit van het centrum, via de route over Het Nieuwe Diep is het overlast voor de haven en Marine. In deze studie is gerekend met een *drukke* periode die zo'n 70 keer per jaar voor komt, daarbij kent Den Helder nog veel drukkere dagen en zal er in de toekomst altijd meerdere dagen sprake blijven van vertraging en hinder.

5.2 Aanbevelingen

Gezien het belang dat de provincie in het kader van het gehele onderzoek hecht aan leefbaarheid en veiligheid is het aan te bevelen de variant, waarbij het TESO verkeer gebruik maakt van de route over Het Nieuwe Diep, verder uit te werken. Daarbij is het wenselijk zo veel mogelijk te kijken naar ruimte om het haven- en marine gebonden verkeer te faciliteren.

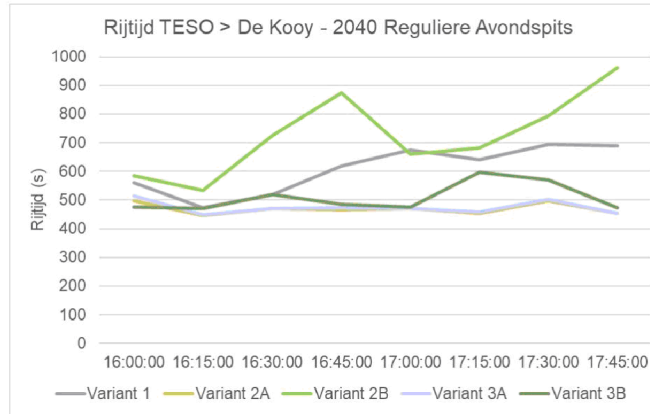
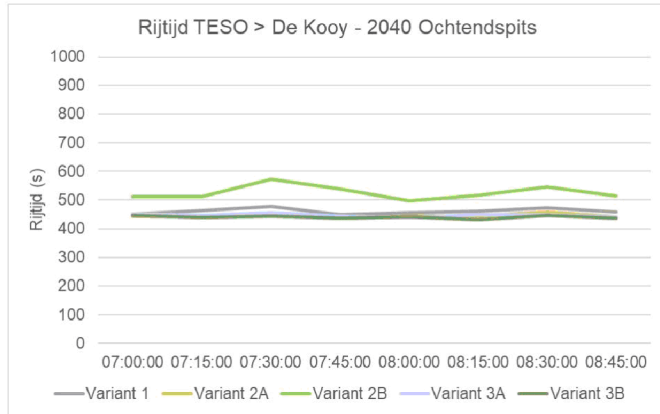
De afweging tussen beide routevarianten voor het TESO-verkeer heeft vooral betrekking op verkeersveiligheid en leefbaarheid. Als het autoverkeer naar TESO via de N250 blijft rijden, betekent dit dat de verkeerstoename op Het Nieuwe Diep beperkter zal zijn, wat positief is voor de verkeersafwikkeling en veiligheid in het havengebied. Ook zal de hinder van brugopeningen van de Ravelijnbrug beperkter zijn. Voor het economisch ontwikkelen van de haven zou dit het meest gunstige scenario zijn.

Het alternatief, waarbij alle TESO-verkeer via Het Nieuwe Diep geleid wordt, is juist positief voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid rond de N250, die langs/door de woonkern en centrum van Den Helder loopt. Wat betreft de verkeersafwikkeling kan echter geconcludeerd worden dat beide routevarianten de gewenste verbetering in verkeersafwikkeling teweegbrengen, en dat beide varianten een basis geven voor een duurzaam bereikbaar Maritiem Cluster.

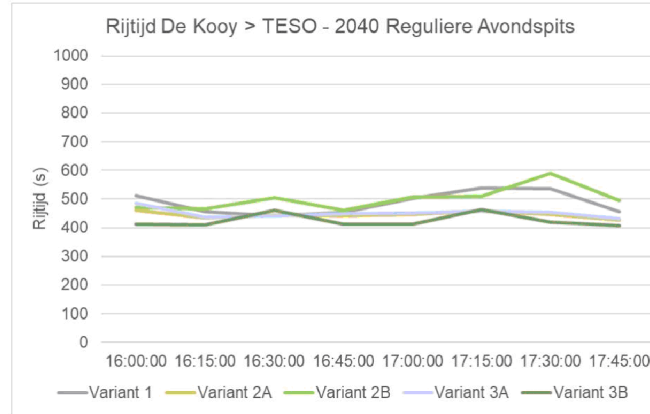
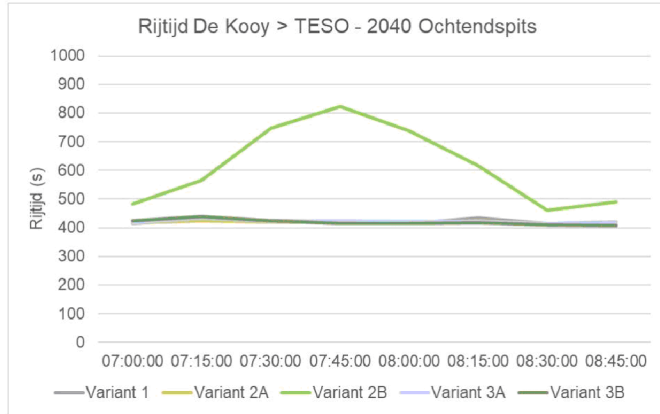
Bijlagen

- Rijtijden TESO – De Kooy voor de ochtendspits en avondspits

Rijtijden TESO > De Kooy ochtendspits en avondspits



Rijtijden De Kooy > TESO ochtendspits en avondspits



Together with our clients and the collective knowledge of our 22,000 architects, engineers and other specialists, we co-create solutions that address urbanisation, capture the power of digitalisation, and make our societies more sustainable.

Sweco – Transforming society together



To: 5.1.2e 5.1.2e 5.1.2e @noord-holland.nl; 5.1.2e 5.1.2e [5.1.2e @noord-holland.nl]
From: 5.1.2e 5.1.2e
Sent: Tue 3/12/2024 4:53:00 PM
Subject: FW: gewenste inzet MC
Received: Tue 3/12/2024 4:52:00 PM

tk

Van: 5.1 5.1.2e

Verzonden: dinsdag 12 maart 2024 17:52

Aan: 5.1 5.1.2e

CC: 5.1.2e 5.1.2e

Onderwerp: RE: gewenste inzet MC

Hoi 5.1.2e ,

Dit stond idd op mijn lijstje van afgelopen donderdag, maar kwam niet toe aan een goed antwoord. Hierbij dus alsnog: Zoals we nu inzetten op een team voor de verkenning Ravelijnbrug (met nog onbekende scope) vind ik helemaal in verhouding tot andere opgaven en ook passend bij de fase. Heb nog nooit zo veel tijd besteed aan het vragen van capaciteit.

Ik denk dat we wekelijks teamoverleg beter kunnen gaan benutten voor afstemming tussen de deelprojecten. Of frequentie terugbrengen naar 1x/3wk.

Andere vraagstukken zoals TESO terrein en omgeving en kwaliteit daarvan vind ik beperkt passen in mijn rol en onze inzet als provincie tov andere gemeenten vanuit mobiliteit gezien.

Ik heb samen met 5.1.2e contact met de TESO en RWS. De ontwikkelingen daar volgen wij (als de lijnen goed lopen) en als er kansen zijn gaan we daarmee aan de slag. Wij hebben daar verhoudingsgewijs geen grote knelpunten. Er zijn wel meer plekken in Den Helder waar je winst kan behalen en die je ook onder het MC zou kunnen scharen... Provincie taak?

Wat betreft ontwikkelen van plannen in dat gebied ter verbetering van de ruimtelijke kwaliteit etc (gemeentelijke taak lijkt mij) kunnen we randvoorwaarden meegeven = bus haalt trein, richtlijnen wegen etc. Dan eerst maar een plan en daarna

verkeerskundig toetsen. Lijkt me leuk om mee te denken maar niet noodzakelijk, dus valt voor mij af. Dan zie ik nl nog heel veel stadjes en dorpen en gevaarlijke fietsoversteken waar we het iets mooier/efficiënter/veiliger kunnen maken, waar de noodzaak hoger is en ook geen geld/capaciteit voor wordt vrijgemaakt. Laten we in DH dus focus houden op de echte opgave met alle kansen die we zien en de opgave niet steeds groter maken.

Mijn antwoord is dus: prima inzet zo en eerst de boel als programma organiseren en een "stedenbouwkundig masterplan" maken samen met modelmatig onderzoek en dan verkenning Ravelijnbrug straten. Of gelijktijdig omdat dit nu eenmaal in het bestuursakkoord staat...

Dus de opgelijnde capaciteit is pas later in het jaar nodig.

Goed om morgen samen met 5.1.2e en 5.1.2e bij te praten.

Groet,

5.1.2e

Van: 5.1 5.1.2e <5.1.2e @noord-holland.nl>

Verzonden: maandag 11 maart 2024 15:31

Aan: 5.1 5.1.2e <5.1.2e @noord-holland.nl>

CC: 5.1.2e 5.1.2e <5.1.2e @noord-holland.nl>

Onderwerp: gewenste inzet MC

Hoi 5.1.2e , lukt het nog om jullie inzet obv beschikbaarheid om te bouwen naar: wat hebben we nodig als we optimaal resultaat en aansluiting op andere trajecten willen bereiken?

Zoals we vorige week bespraken?

Hoor het graag! Groet, 5.1.2e

5.1 5.1.2e

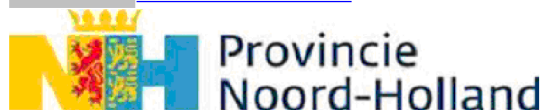
5.1.2e

T 06 5.1.2e

Houtplein 33 2012 DE Haarlem

www.noord-holland.nl

5.1.2e @noord-holland.nl



To: [redacted] [redacted] [redacted]@denhelder.nl]
Cc: [redacted] [redacted] [redacted]@denhelder.nl]; [redacted] [redacted]@mindef.nl [redacted] [redacted]@mindef.nl]; [redacted] [redacted] [redacted]@noord-holland.nl]; [redacted] [redacted]@denhelder.nl [redacted] [redacted]@denhelder.nl]
From: [redacted] [redacted] [redacted]
Sent: Tue 3/5/2024 1:21:47 PM
Subject: FW: kernboodschap bereikbaarheid-mobiliteit Den Helder-Texel vs2 revisie HH
Received: Tue 3/5/2024 1:21:55 PM
[kernboodschap bereikbaarheid-mobiliteit Den Helder-Texel vs2 revisie \[redacted\].docx](#)

Dag [redacted] zoals afgesproken vorige week hierbij een kernboodschap over DH/MC.
Te gebruiken naar believen door [redacted] en andere bestuurders, te beginnen vanmiddag bij het Kop-overleg ter voorbereiding van 8 maart Platform Mobiliteit met [redacted] [redacted].
Jeroen krijgt m dan ook mee.
[redacted] en ik hebben ook ietwat gesleuteld aan de presentatie van 8 maart, zodat die aansluit op deze kernboodschap.
[redacted], stuur jij m nog naar [redacted]?

Zo even bellen!

Groet, [redacted]

Van: [redacted] [redacted]

Verzonden: dinsdag 5 maart 2024 14:15

Aan: [redacted] [redacted]

Onderwerp: kernboodschap bereikbaarheid-mobiliteit Den Helder-Texel vs2 revisie [redacted]

Hierbij

Op het Platform Mobiliteit NHN van 8 maart wordt de bereikbaarheid van Den Helder en Texel (Maritiem Cluster), samen met de N9 en N99 geïntroduceerd als mogelijk 3^e grote opgave in NHN.

Kernboodschap

Voor Den Helder en Texel is mobiliteit een belangrijke opgave. Verbetering van bereikbaarheid en leefbaarheid dragen bij aan de ontwikkeling van de haven, de stad en de Marine en zijn van groot belang voor de regionale economie, nationale veiligheid, vestigingsklimaat (wonen en werken) en kennisontwikkeling. Onder de term Maritiem Cluster wordt daar samen aan gewerkt.

- Op NHN-niveau zijn tot nog toe de regio Alkmaar en Hoorn speerpunten voor het verbeteren van de mobiliteit. Hoewel al decennia wordt gesproken over het verbeteren van de mobiliteit in en rond Den Helder, blijven oplossingen buiten beeld terwijl de urgentie steeds groter wordt.
- Ontwikkelingen in en rond Den Helder en hun effecten op bereikbaarheid en leefbaarheid rechtvaardigen de positie als 3^e grote opgave op NHN niveau. Onder andere de groei behoeft van Defensie (KM en Luchtmacht), economie (Energie) en aantrekkelijkheid voor vestiging (wonen en werken).
- Om de (haven)infrastructuur, de leefbaarheid en bereikbaarheid van de stad en eiland te verbeteren, is verplaatsen van de Moormanbrug over het Nieuwe Werk (verlengde Noordhollands Kanaal) in combinatie met een nieuwe brug over de Koopvaardersbinnenhaven (Ravelijnbrug), noodzakelijk. Zo worden de verkeersstromen ontvlecht. Gemeenten Texel en Den Helder werken samen met de provincie ook aan flankerende maatregelen (hard en zacht), maar deze zullen niet voldoende zijn, gezien de verwachte groei van het verkeer.
- De noodzaak en urgentie wordt onderstreept door het lopende mobiliteitsonderzoek (data), waaruit blijkt dat – zonder maatregelen – Den Helder in 2040 vastloopt en de leefbaarheid steeds slechter wordt.

Gelet op het voortraject met vele onderzoeken en voornemens: het is nu zaak om ook voor Den Helder te komen van "zeggen naar doen".

Deze boodschap zal verder worden uitgewerkt zodat alle betrokken bestuurders/partijen deze eenduidig kunnen uitdragen.

To: 5.1.2e 5.1.2e [5.1.2e @noord-holland.nl]
Cc: 5.1.2e 5.1.2e 5.1.2e @noord-holland.nl]; 5.1.2e 5.1.2e [5.1.2e @noord-holland.nl]
From: 5.1 5.1.2e
Sent: Mon 3/18/2024 2:38:27 PM
Subject: FW: laatste concept projectfiche Ravelijn
Received: Mon 3/18/2024 2:38:00 PM
[Projectfiche Ravelijnbrug 180324.docx](#)

Hoi 5.1.2e,

Dit (zie bijlage) is hoe de opdracht voor de verkenning Ravelijnbrug eruitziet (concept).

Aanstaande woensdag hebben 5.1.2e en 5.1.2e 1.2e (programmamanager OMC) een overleg met Herman Schartman ter voorbereiding op de stuurgroep.

Zou het niet goed zijn als jij of 5.1.2e daar ook bij zitten omdat mobiliteit toch een groot onderdeel uitmaakt van het OMC?

Groet,

5.1.2e

Van: 5.1.2e @mindef.nl

Verzonden: maandag 18 maart 2024 11:39

Aan: 5.1.2e 1. 5. 5.1.2e

Onderwerp: laatste concept projectfiche Ravelijn

Hoi 5.1.2e : zoals zojuist besproken.

@ 5.1.2e ter info; deze versie gebruik ik ook tbv PT deze week.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e 5.1.2e) 5.1.2e

5.1.2e

.....
Mobiel: 06 5.1.2e

E-mail: 5.1.2e @mindef.nl

MSTEAMS: 5.1.2e @mindefnl.onmicrosoft.com



Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

To: 5.1.2e 5.1.2e [5.1.2e @noord-holland.nl]; 5.1.2e [5.1.2e @noord-holland.nl]
Cc: 5.1.2e [5.1.2e @mindef.nl]
From: 5.1.2e
Sent: Wed 4/17/2024 3:29:52 PM
Subject: FW: locatieonderzoek Moormanbrug
Received: Wed 4/17/2024 3:29:57 PM

Hoi 5.1.2e, ik heb 5.1.2e 5.1.2e zojuist gesproken en we komen tot de conclusie dat de Moormanbrug zelf wél meegenomen moet worden in jouw onderzoek, tot aan de Hoofdpoot (oranje deel). De locatie daarvan staat vrij vast.

Het locatieonderzoek gaat eigenlijk alleen om de ruimte van de Hoofdpoot en de aanlanding van een nieuwe brug daarop, en maar beperkt op de aanlanding op het nieuwe werk.

Dus: neem de brug zelf mee in de concept-opdracht, dan bespreken we dat met 5.1.2e ea.

Interessante vraag: gaan we ooit een nieuwe Ravelijn maken, als de Moorman níet verplaatst wordt?

Duss: moet er in de opdracht een optie 'bestaande Moorman' of niet?

Wordt vervolgd, 5.1.2e

Van: 5.1.2e @mindef.nl

Verzonden: woensdag 17 april 2024 16:41

Aan: 5.1.2e 5.1.2e 5.1.2e 5.1.2e ; 5.1.2e @mindef.nl; 5.1.2e 5.1.2e 5.1.2e 5.1.2e 5.1.2e 5.1.2e ;
5.1.2e @mindef.nl; 5.1.2e @mindef.nl; 5.1.2e @atosborne.nl

Onderwerp: RE: locatieonderzoek Moormanbrug

Dag 5.1.2e,

Dat is een juiste aanname.

Daar zal nog verder onderzoek naar moeten plaatsvinden.

Groet 5.1.2e

Van: 5.1.2e < 5.1.2e @noord-holland.nl>

Verzonden: woensdag 17 april 2024 15:16

Aan: 5.1.2e, 5.1.2e, CZSK/IB&B/SBVG/BVG < 5.1.2e @mindef.nl>; 5.1.2e 5.1.2e < 5.1.2e @noord-holland.nl>;
5.1.2e, 5.1.2e, CZSK/PCZSK/Proj Coord < 5.1.2e @mindef.nl>; 5.1.2e 5.1.2e < 5.1.2e @noord-holland.nl>; 5.1.2e
5.1.2e < 5.1.2e @denhelder.nl>; 5.1.2e CZSK/PCZSK/Proj Coord < 5.1.2e @mindef.nl>; 5.1.2e, 5.1.2e

BS/AL/DGB/DMLVD/IMPL OMGEV < 5.1.2e @mindef.nl>; 5.1.2e BS/AL/DGB/DMLVD/IMPL OMGEV

< 5.1.2e @mindef.nl>; 5.1.2e @atosborne.nl

CC: 5.1.2e, 5.1.2e, CZSK/IB&B/SBVG/BVG < 5.1.2e @mindef.nl>

Onderwerp: RE: locatieonderzoek Moormanbrug

Hallo 5.1.2e,

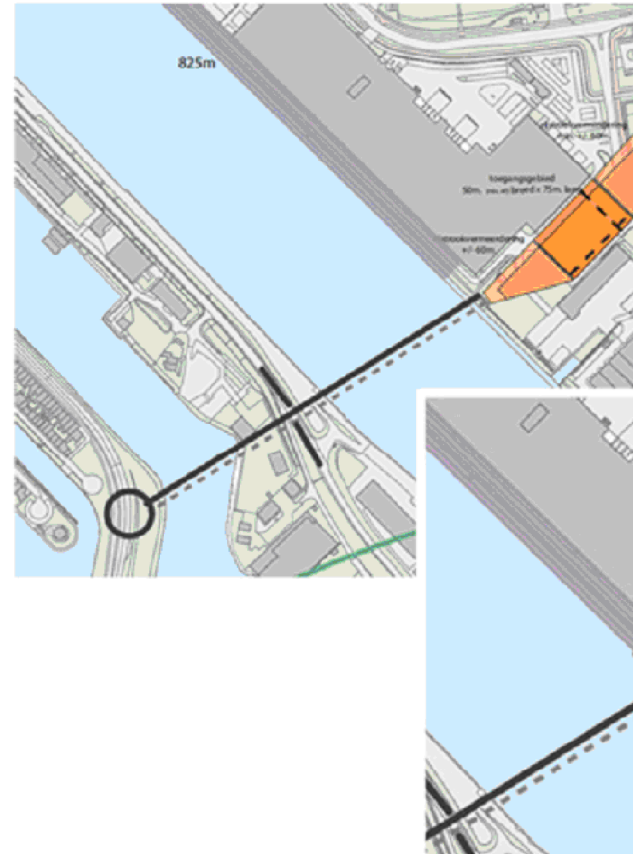
Bedankt voor de informatie. Het kruispunt en de eventuele opstelstroken op het Nieuwe Werk vragen om extra ruimte.

Ik neem aan dat er bij de aanlanding op NW nog enige marge is, zie de gele vlek.

Groeten,

5.1.2e

V4 ten zuiden van Arsenaal



ruimtelijk	verkeerskundig		uitbreidbaarheid	kaderuimte 'zeezijde'	gevolgen arsenaal	realisatiesnelheid intern	kosten	impact omgeving	Afhankelijkheid externe realisatie
	inkomend	uitgaand							
0	+	+	++	825m	+	+	0	-	-
Tussen logistieke bebouwing is anonieme identiteit. Wel direct zicht op serviceboulevard	overzichtelijk	Betere doorstroming door nieuwe aansluiting op omliggend wegennet.	Eenvoudig uitbreidbaar		Terreinfuncties Arsenaal verplaatsen	afhankelijkheid terreinfuncties verplaatsen arsenaal		jachthaven, rederij waterweg / acta marine offshore aansluiting N250, dienstwoning RWS	herinrichting bedrijventerrein

Van: 5.1.2e @mindef.nl <5.1.2e@mindef.nl>

Verzonden: woensdag 17 april 2024 15:02

Aan: 5.1 5.1.2e <5.1.2e@noord-holland.nl>; 5.1.2e @mindef.nl; 5. 5.1.2e <5.1.2e@noord-holland.nl>; 5.1.2e <5.1.2e@noord-holland.nl>; 5 5.1.2e <5.1.2e@denhelder.nl>; 5.1.2e 5.1.2e <5.1.2e@mindef.nl>; 5.1.2e @mindef.nl; 5.1.2e @mindef.nl; 5.1.2e @mindef.nl; 5.1.2e @atosborne.nl

CC: 5. 5.1.2e <5.1.2e@mindef.nl>

Onderwerp: RE: locatieonderzoek Moormanbrug

Dag 5.1.2e e.a.,

Variante 4 is de gekozen als voorkeurslocatie.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e 5.1.2e

Programmamanager Transformatie Vastgoed CZSK

Commando Zeestrijdkrachten

Ministerie van Defensie

Rijkszee- en Marinehaven 1 | Gebouw Albatros | kmr A1.06 | 1781 ZZ | Den Helder
Postadres: Postbus 10000 | 1781 CA | Den Helder | MPC 10A

Telefoon +31(0)6 5.1.2e

E-mail 5.1.2e @mindef.nl

Van: 5.1 5.1.2e <5.1.2e @noord-holland.nl>

Verzonden: woensdag 10 april 2024 15:00

Aan: 5.1.2e 5.1.2e CZSK/IB&B/SBVG/BVG <5.1.2e @mindef.nl>

Onderwerp: locatieonderzoek Moormanbrug

Hoi 5.1.2e,

Heb jij voor mij het uitgevoerde locatieonderzoek voor de nieuwe locatie Moormanbrug?

Dan krijgt ik meer zicht op wat er is onderzocht en hoe wij hierop kunnen aansluiten met de Ravelijnbrug.

Dank en groet,

5.1 5.1.2e

Beleidsadviseur – Mobiliteit

5.1.2e @noord-holland.nl

T 5.1.2e

Houtplein 33 2012 DE Haarlem

www.noord-holland.nl



Aan dit bericht en eventuele bijlagen kunnen geen rechten worden ontleend. Het Provinciaal Bestuur van Noord-Holland.

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.



V4 ten zuiden van Arsenaal



ruimtelijk	verkeerskundig		uitbreidbaarheid	kaderuimte 'zeezijde'	gevolgen arsenaal	realisatiesnelheid intern	kosten	impact omgeving	Afhankelijkheid externe realisatie	EV-contour munitie	singel point of failure	brandweer uitrijtijden tov civielehaven
	inkomend	uitgaand										
0	+	+	++	825m	+	+	0	-	-	++	++	0
Tussen logistieke bebouwing is anonieme identiteit. Wel 707289 op de werkdag	overzichtelijk	Betere doorstroming door nieuwe aansluiting op omliggend wegennet.	Eenvoudig uitbreidbaar		Terreinfuncties Arsenaal verplaatsen	afhankelijkheid terreinfuncties verplaatsen arsenaal		jachthaven, rederij waterweg / acta marine offshore aansluiting N250, dienstwoning RWS	herinrichting bedrijventerrein			3min

To: 5.1.2e 5.1.2e [5.1.2e @noord-holland.nl]
From: 5.1.2e
Sent: Thur 3/7/2024 11:43:08 AM
Subject: FW: Mobiliteits onderzoek
Received: Thur 3/7/2024 11:43:25 AM
[NL24-648800269-73165.pdf](#)

Hoi 5.1.2e

hier heb ik ook nog wel een vraag over.

Wordt de afwaardering van de van Kinsbergenbrug en een nieuwe ontsluiting van de haven ook meegenomen?

Dit lijkt mij wel essentieel anders slaagt het model nooit.

Hieronder een schets van het meest ambitieuze model veerhaven. Bus en fiets en voet via en om Willemsoord. Auto en vrachtberkeer via NDNW. Woningbouw op en langs de dijk.

Spreek je zo

Groeten,

5.1.2e

HAVEN

Tes^o



Van: 5.1.2e

Verzonden: donderdag 7 maart 2024 10:23

Aan: 5.1.2e @mindef.nl; 5.1 5.1.2e; 5.1.2e @teso.nl; 5.1.2e; 5.1.2e; 5.1.2e; 5.1.2e; 5.1.2e

5.1.2e; 5.1.2e @denhelder.nl; 5.1.2e @mindef.nl; 5.1.2e

CC: 5.1.2e @teso.nl; 5.1.2e; 5.1.2e; 5.1.2e; 5.1.2e; 5.1.2e @texel.nl; 5.1.2e

Onderwerp: RE: Mobiliteits onderzoek

Dag 5.1.2e

Hierbij stuur ik je onze offerte voor het doorrekenen van de varianten naar de Ravelijnbrug en het TESO verkeer via Het Nieuwe Diep. Zie daarvoor de Bijlage.

Omdat het bij het uitwerken van deze varianten zo kan zijn dat de uitgangspunten en ontwerpen veel scherper worden ingevuld, heb ik optioneel meegenomen om de verplaatste Moormandbrug 'nogmaals' door te reken inclusief dan met de nieuwe uitgangspunten.

Tot slot is de offerte gebaseerd op standaardprijzen zoals ook is aangeboden aan de gemeente Den Helder.

Dit zodat er geen verrassing zijn bij evt. nieuwe varianten, zal ik deze ook voor dit project aan jullie aanbieden?

Ik hoop dat het duidelijk is, als er vragen of opmerkingen zijn hoor ik dat graag.

Met Vriendelijke groet,

5.1.2e 5.1.2e

5.1.2e en Modellen

Sweco Nederland B.V. | De Bilt

M+31 6 5.1.2e



Lees hier voor meer informatie over hoe Sweco uw persoonsgegevens verwerkt.

Van: 5.1.2e @mindef.nl <5.1.2e @mindef.nl>

Verzonden: vrijdag 1 maart 2024 12:37

Aan: 5.1.2e <5.1.2e @sweco.nl>; 5.1.2e @noord-holland.nl; 5.1.2e @teso.nl; 5.1.2e 5.1.2e
<5.1.2e @sweco.nl>; 5.1.2e @mindef.nl; 5.1.2e @denhelder.nl; 5.1.2e @texel.nl; 5.1.2e @noord-holland.nl;
5.1.2e @denhelder.nl; 5.1.2e @mindef.nl

CC: 5.1.2e @teso.nl; 5.1.2e @denhelder.nl; 5.1.2e @noord-holland.nl; 5.1.2e @noord-holland.nl;
5.1.2e @texel.nl; 5.1.2e <5.1.2e @sweco.nl>

Onderwerp: RE: Mobiliteits onderzoek

Dag 5.1.2e,

Dank voor de gegeven toelichting afgelopen maandag.

Nav jouw samenvatting en na afstemming met 5.1.2e 5.1.2e hierbij de volgende aanvulling.

Kun je hiermee uit de voeten en wat is de planning mbt opleveren (cpt-)rapport?

Mvg, 5.1.2e 5.1.2e

Afspraken en vervolg nav bespreking mobiliteitsonderzoek:

- Huidige onderzoek wordt vormgegeven als een 'zuivere 0-meting' (dwz: huidige situatie, zonder verplaatste Moormanbrug) vs. de prognose 2040 (zonder maatregelen)

- Het kwantitatieve deel van het rapport is (uiteraard) gebaseerd op duidelijk onderbouwde gevalideerde en traceerbare data / datamodel.

- Betekenis/waardering van de uitkomsten/conclusies beter duiden:

✓ Wat betekenen de uitkomsten in vergelijking tot gangbare normeringen (RWS e.a.?) i.r.t. de Helderse context?

✓ Hoe lang staat iets vast, is dat 'normaal', hoe druk is druk? Hoe waardeer je dat welke methodiek/richtlijn wordt gebruikt om de uitkomsten te duiden? (Is 10 min of 30 min vertraging o.i.d. normaal? Als je er 2x zo lang over doet is dat dan normaal? Wanneer is iets niet meer leefbaar of verkeersonveilig? Hoe vaak komt zo iets voor.)

✓ Er wordt gesproken over termen goed, gemiddeld, slecht, hinder, problematisch maar zijn niet aan een normering/meetlat gekoppeld. Er is gevraagd dit toe te voegen en te duiden.

- Naast het kwantitatieve deel met beschrijving van de knelpunten, zal het rapport ook op aansprekende wijze beschrijven wat in de praktijk de effecten zijn van deze prognose.

- Daartoe wordt vanuit een aantal representatieve 'persona's' kort beschreven hoe de situatie nu is en in 2040 zonder mitigerende maatregelen.

- Aanzet voor persona's:

- Marineman/vrouw woonachtig in Julianadorp: 's ochtend om half 8 naar de Nieuwe Haven en om half 5 naar huis.
- Marineman/vrouw woonachtig in Warmenhuizen (forens), wil om half 8 beginnen en om half 5 naar huis
- Medewerker offshorebedrijf die vanuit logistiek centrum om 9 u vanuit de Kooyhaven goederen wil afleveren aan de kade bij het Nieuwe Diep
- Medewerker offshorebedrijf die vanuit Hoorn in de Kooyhaven goederen wil afleveren aan de kade bij het Nieuwe Diep
- Toerist die op doordeweekse zomerdag naar Texel wil
- Toerist die op een vrijdagmiddag naar Texel wil en maandag weer vertrekt
- ?? aanvulling?? => inwoner Den Helder die vrijdagmiddag van .. naar .. wil?

• Met bovenstaande wordt fase 1 van het onderzoek afgerond, met twee producten: (1) rapport met 0-meting vs prognose 2040 (2) dynamisch 'dashboard' op basis van het verkeersmodel, waarmee gemeente/Maritiem Cluster opties kan (laten) doorrekenen.

• Ter overweging: in bijlage opnemen doorrekening cf Maritiem Cluster: (1) verplaatsing Moormanbrug (data reeds beschikbaar); (2) verplaatsing MM-brug icm Ravelijnbrug tbv marinehaven en industrieel verkeer en (3) idem, maar dan tevens tbv afwikkeling TESO-verkeer. NB: ad. 2 en 3: vergen mogelijk additionele opdracht en wellicht (beperkt) extra budget. Als het kan nu gelijk hiermee doorpakken. Indien dien niet kan: alle drie de varianten opnemen in 'fase 2'.

• Fase 2: vervolgonderzoek(en) obv vooraf beschreven 'pakketten' aan maatregelen, die integraal worden doorgerekend en waarbij SWECO tevens advies wordt gevraagd tav mogelijkheden voor optimalisatie.

Met vriendelijke groet,

5.1 5.1.2e) 5.1.2e

5.1.2e

Mobiel: 06 5.1.2e

E-mail: 5.1.2e @mindef.nl

MSTEAMS: 5.1.2e @mindefnl.onmicrosoft.com



Ministerie van Defensie

Van: 5.1.2e < 5.1.2e @sweco.nl >

Verzonden: dinsdag 27 februari 2024 10:32

Aan: 5.1 5.1.2e < 5.1.2e @noord-holland.nl >; 5.1.2e < 5.1.2e @teso.nl >; 5.1.2e , 5.1.2e CZSK/PCZSK/Proj Coord
 < 5.1.2e @mindef.nl >; 5.1.2e 5.1.2e < 5.1.2e @sweco.nl >; 5.1.2e , 5.1.2e CZSK/P&O/P&O/PERSMAN/HERPL/KLTZ-
 KTZ < 5.1.2e @mindef.nl >; 5.1.2e < 5.1.2e @denhelder.nl >; 5.1.2e < 5.1.2e @texel.nl >; 5.1.2e 5.1.2e
 < 5.1.2e @noord-holland.nl >; 5.1.2e @denhelder.nl; 5.1.2e CZSK/IB&B/SBVG/BVG
 < 5.1.2e @mindef.nl >

CC: 5.1.2e < 5.1.2e @teso.nl >; 5 5.1.2e < 5.1.2e @denhelder.nl >; 5 5.1.2e < 5.1.2e @noord-
 holland.nl >; 5 5.1.2e < 5.1.2e @noord-holland.nl >; 5.1.2e < 5.1.2e @texel.nl >; 5.1.2e
 5.1.2e < 5.1.2e @sweco.nl >

Onderwerp: Mobiliteits onderzoek

Dag allen,

Dank voor jullie aanwezigheid en bijdrages gister.

Voor mijn gevoel heeft het geholpen bij het scherp krijgen van het gewenste eindproduct voor deze fase.

Belangrijkste punten in mijn ogen (aanvullingen zijn welkom)

- Het opnemen van de modelresultaten δ o.b.v. de nul-meting (dus zonder verplaatste Moormanbrug)
- Zo veel mogelijk recente uitgangspunten opnemen en benoemen zoals:
 - de bus die op de extra boot gaan rijden komend seizoen.
 - Texel die niet meer inzet op groei van het toerisme,..
- Conclusies opnemen in de rapportage en deze zo veel mogelijk concreet maken (ernst, omvang, duur... etc.)
- Toevoegen van persona aan de conclusies, hoe ervaar je de knelpunten als je: inwoner, ondernemer etc. bent.

- Ik kom met een voorstel voor deze persona

Verder is nog gesproken over een parkeeronderzoek wat beschikbaar is bij de gemeente. Graag hoor ik of dit nog relevante informatie bevat. Een gewenst parkeeronderzoek naar Willemsoord en Buitenveld, deze vraag volgt mogelijk later en staat los van deze fase.

Movares is bezig met een dynamisch model voor ... TESO? Zijn nemen contact op met SWECO om af te stemmen wat zijn doen en welke bevindingen zij hebben.

Tot slot is gevraagd om een twee commentaaronde, dat is akkoord met de afspraak om al het commentaar gebundeld aan te leveren voor efficiënte verwerking.

Voor Fase 2 zal eerst een afstemming (gemeentes, defensie, TESO, provincie) zijn over gewenste beeld en scenario's voor er een vraag is voor SWECO.

Met Vriendelijke groet,

5.1.2e 5.1.2e

5.1.2e

en Modellen

Sweco Nederland B.V. | De Bilt

M+31 6 5.1.2e

5.1.2e @sweco.nl

www.sweco.nl



Facebook | LinkedIn | Instagram | Twitter

Handelsregister: 30129769 | Statutair gevestigd te: De Bilt

Lees hier voor meer informatie over hoe Sweco uw persoonsgegevens verwerkt.

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

Gemeente Den Helder
Afdeling Ruimte, Wonen en Ondernemen
T.a.v. 5.1.2e
Postbus 36
1780 AA DEN HELDER

Auteur: 5.1.2e
Projectnummer: 51017851
Onderwerp: Den Helder Mobiliteitsonderzoek
Maritiem Cluster
Klant: Gemeente Den Helder
Projectleider: 5.1.2e

De Bilt, 07-03-2024
Ons kenmerk: NL24-648800269-73165
Projectnummer: 51017851

Betreft: Offerte doorrekening varianten Mobiliteitsonderzoek Maritiem Cluster Den Helder

Geachte heer 5.1.2e

Met enthousiasme hebben wij deze offerte opgesteld voor het doorrekenen van varianten met het verkeersmodel van Den Helder. Deze varianten hebben betrekking op de uitwerking het verplaatsen en realiseren van de bruggen in de haven van Den Helder en de routes naar de TESO (Moorman- en Ravelijnbrug).

Uitgangspunten

Bij het opstellen van deze offerte hanteren we de volgende uitgangspunten:

- Uw e-mail van vrijdag 1 maart 2024 aan 5.1.2e van ons bureau met de uitvraag.
- Het bestaande gemeentelijke verkeersmodel wordt voor deze studie ingezet waarmee de varianten worden doorgerekend.
- Deze offerte is gebaseerd op standaardprijzen voor modelwerkzaamheden zoals deze ook zijn aangeboden aan de gemeente Den Helder (NL24-648800269-69004).
- Hierin zijn de werkzaamheden en kosten vastgelegd zodat er geen verrassingen zijn. Dit is gedaan in beschreven casus maar ook in afzonderlijke onderdelen. In deze offerte zijn we ook uitgegaan van de betreffende onderdelen en kosten.

Varianten

We rekenen drie scenario's voor u door met het dynamische verkeersmodel Den Helder.

1. Verplaatsen Moormanbrug (*is reeds beschikbaar*).
2. Verplaatsen Moormanbrug + Realisatie Ravelijnbrug.
3. Verplaatsen Moormanbrug + Realisatie Ravelijnbrug + TESO-verkeer via nieuwe route via Ravelijnbrug.

De eerste variant is in een eerder stadium al gemodelleerd, maar de kruispuntontwerpen van de aansluitingen van de Moormanbrug op het bestaande wegennet zijn niet verder geoptimaliseerd.

Optioneel kunnen we dat binnen deze opdracht desgewenst verder uitwerken.

De varianten rekenen we door voor het prognosejaar 2040 voor de ochtend- en avondspits en de **drukke** periode.

Werkzaamheden

De eerste stap is een '**Project intake**' → Het voeren van een gesprek met de opdrachtgever over de opdracht en de scope hiervan. Vervolgens het omzetten van besproken scenario/ maatregel in modeltermen. Hierbij gaat het om de uitgangspunten en ontwerpen scherp krijgen op vragen zoals:

- Worden knelpunten stroomopwaarts op de provinciale wegen opgelost die nu in het model het verkeer doseren?
- Hoe zien de aansluitingen eruit van de verschillende kruispunten?
- Als het verkeer van en naar TESO gebruikmaakt van de route over het Nieuwe Diep, hoe sluit dit aan.

Hier voorzien we een workshopachtig overleg waarin we de benodigde informatie ophalen, evt. kruispunt vormen, schetsen en uitgangspunten vastleggen. Dit nemen we mee terug en werken we met het verkeersmodel verder uit.

Stap twee is doorrekenen van de varianten met het dynamische verkeersmodel voor planjaar 2040. Het gaat hierbij om twee varianten met de kwalificatie **Dynamische variant (groot)**. Dit omdat er meerdere wegvakken en kruispunten worden aangepast en het model vervolgens wordt doorgerekend voor drie periodes (ochtend- en avondspits en **drukke** periode). De modellen worden doorgerekend, geanalyseerd en vergeleken op verkeersafwikkeling.

Stap drie is de bevindingen van deze doorrekeningen aan u toelichten in een digitaal overleg.

Tot slot wordt in stap vier het resultaat van de berekeningen verwerkt in een adviesnotitie. Deze notitie leggen we eerst in concept aan u voor en daarna verwerken we deze tot een definitieve notitie. Deze kan desgewenst worden opgenomen in de bijlage rapportage van het mobiliteitsonderzoek naar het Maritieme Cluster.

In iedere variantenstudie is een stukje projectleiding en management opgenomen voor het begeleiden en administreren van de werkzaamheden.

Planning en oplevering

Projectnummer 51017851
Onderwerp Den Helder Mobiliteitsonderzoek Maritiem
Cluster

Om de werkzaamheden te kunnen opstarten zijn er nog een aantal zaken die we met u willen afstemmen. Dat doen we tijdens het **Project intake**.

Wij streven ernaar om de conceptnotitie op te leveren binnen drie weken nadat u ons schriftelijk opdracht heeft verleend.

Na toezending van de definitieve rapportage beschouwen wij de opdracht als gereed.

Aanbieding

De in deze aanbidding opgenomen werkzaamheden bieden we u aan voor een bedrag van € 10.032,00 (tienduizend tweeëndertig euro).

Deze prijs is opgesteld op basis van de *Standaardprijzen werkzaamheden verkeersmodellen Den Helder* en is als volgt opgebouwd:

Omschrijving	Aantal	Bedrag per stuk	Totaalbedrag in €
Project Intake	1		
Dynamische variant groot	2		
Adviesnotitie middel	1		
Digitaal overleg	1		
Project opstart en management	1		
Totaal			

Optie

Optioneel bieden we aan om de variant met verplaatste Moormanbrug verder uit te werken. Deze is reeds doorgerekend echter bij de uitwerking van de varianten inclusief de Ravelijnbrug en route naar TESO kunnen nieuwe inzichten en uitwerkingen ontstaan waardoor het wenselijk deze variant opnieuw door te rekenen. In deze optie gaat het dus om de variant met verplaatste Moormanbrug opnieuw door te rekenen, inclusief de nieuwe uitgangspunten en vormgeving en deze varianten aan te laten sluiten bij de andere varianten.

Deze berekening bieden we u aan voor een bedrag van 5.1.2i gelijk aan de voorgaande varianten.

Alle in deze offerte genoemde bedragen zijn exclusief btw.

Opdrachtvoorwaarden

Op de opdracht en onze werkzaamheden is 'De Nieuwe Regeling 2011 – Rechtsverhouding opdrachtgever-architect, ingenieur en adviseur DNR 2011' (DNR 2011) van toepassing. De toepasselijkheid van uw algemene voorwaarden sluiten we hierbij uitdrukkelijk uit.

We zijn voor deze opdracht aansprakelijk tot het bedrag van de advieskosten, met een maximum van 5.1.2i

De overige opdrachtvoorwaarden die van toepassing zijn op onze werkzaamheden, zijn vermeld in de betreffende bijlage.

Evaluatie

Sweco heeft de ambitie om voor haar klanten de meest betrokken en benaderbare partner met erkende expertise te zijn. Dat betekent dat onze medewerkers vanaf de start van het project met u de dialoog aangaan om te komen tot een zo goed mogelijke samenwerking en een beter resultaat.

Bij ons staat uw tevredenheid over het project en onze samenwerking bovenaan. We zijn zeer geïnteresseerd in uw mening en ontvangen graag uw feedback. Na afronding van het project sturen we u een e-mail met enkele korte vragen. We kijken ernaar uit om te horen wat u te zeggen heeft en willen graag met u in gesprek over de feedback die u geeft.

Heeft u nog vragen?

Voor meer informatie kunt u contact opnemen met de beoogde projectleider,

5.1.2e via 5.1.2e of 5.1.2e [@sweco.nl](mailto:5.1.2e@sweco.nl).

We kijken met belangstelling uit naar uw reactie op deze aanbieding. Indien u hiermee akkoord gaat, ontvangen wij graag een schriftelijke en rechtsgeldige opdrachtbevestiging retour. Dat kan per brief, per e-mail of door een exemplaar van deze brief ondertekend aan ons te retourneren.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e

Voor opdracht conform offerte:
Gemeente Den Helder

Naam: _____

Functie: _____

Plaats: _____

Datum: _____

Bijlage: Overige opdrachtvoorwaarden

Overige opdrachtvoorwaarden

Projectnummer 51017851
Onderwerp Den Helder Mobiliteitsonderzoek Maritiem
Cluster

Gestanddoening

We doen deze offerte gestand tot twee maanden na dagtekening van deze brief. Bij opdracht na deze datum verrekenen we eventuele prijsstijgingen met u.

Prijspeil

De tarieven zijn gebaseerd op het prijspeil van 1 januari 2024 en zijn geldig tot 1 januari 2025. Prijsstijgingen na deze datum zullen aan u worden doorberekend.

Facturering

De facturering is als volgt:

- 60% bij opdrachtverlening;
- 30% bij oplevering van de conceptrapportage;
- 10% bij afronding van de opdracht.

Overleg

In onze offerte hebben we rekening gehouden met twee overlegmomenten:

- **Project intake** om de scope en uitgangspunten van de studie te bespreken.
- Overleg om de resultaten te bespreken.

Indien andere vormen van overleg of extra overlegmomenten noodzakelijk blijken, bespreken we dit met u. Aanvullende overleggen beschouwen we als meerwerk.

Projectleiding

In onze kostenraming hebben we kosten voor projectleiding opgenomen. Deze kosten zijn gebaseerd op de doorlooptijd, die in deze aanbieding is genoemd. Bij een langere doorlooptijd als gevolg van omstandigheden buiten onze invloed om, kan sprake zijn van extra projectleiding. Deze aanvullende werkzaamheden beschouwen we als meerwerk.

Oplevering

We passen alle conceptversies eenmaal aan tot de definitieve rapportages. De definitieve rapportages leveren we digitaal aan in pdf-formaat. Indien analoge exemplaren gewenst zijn, verrekenen we dit met u tegen werkelijke kosten.

Meerwerk

Tijdens de uitvoering kan sprake zijn van werkzaamheden of overleggen die geen deel uitmaken van de opdracht. Als dat het geval is, stellen we u daar direct van op de hoogte. Na uw akkoord voeren we de aanvullende werkzaamheden uit en brengen we de kosten afzonderlijk bij u in rekening. Dit gebeurt tegen werkelijke kosten conform in de gebruikelijke uurtarieven van Sweco Nederland B.V.

Kwaliteit, veiligheid, duurzaamheid en informatiebeveiliging

Bij de uitvoering van onze projecten hanteren we een integraal management-systeem conform ISO 9001 (kwaliteit), ISO14001 (milieu), ISO 45001 (veiligheid en gezondheid), ISO 27001 (informatiebeveiliging), CO₂-prestatieladder, trede 5 en de Safety Culture Ladder, trede 3.

Kwaliteit, veiligheid en duurzaamheid maken deel uit van het Sweco MVO-beleid. Sweco voert een informatiebeveiligingsbeleid voor zowel de interne bedrijfsvoering als voor onze dienstverlening.

Het goed, gezond, veilig en duurzaam uitvoeren van onze projecten is daarmee voor ons vanzelfsprekend.

Onze ervaring en expertise op het gebied van duurzaamheid delen we graag met u. Het is onze ambitie om vanaf de start van het project met u te zoeken naar de meest duurzame oplossing(en).

We ondersteunen u graag in het behalen van uw CO₂-reductiedoelstellingen. Op basis van de CO₂-footprint of de energieverbruiksgegevens van uw organisatie gaan we met u in gesprek over de opties en consequenties voor CO₂-reductie.

Doordat we duurzaamheid als uitgangspunt nemen bij al onze ontwerp-, ingenieurs- en managementadviesactiviteiten, creëren we oplossingen die de toekomst vormgeven én respecteren.

Projectnummer 51017851

Onderwerp Den Helder Mobiliteitsonderzoek Maritiem

Cluster



To: [redacted] [redacted] [redacted] @noord-holland.nl]; [redacted] [redacted] [redacted] @noord-holland.nl]
From: [redacted] @mindef.nl
Sent: Thur 8/1/2024 10:40:08 AM
Subject: FW: Mobiliteitsonderzoek Maritiem Cluster Den Helder
Received: Thur 8/1/2024 10:40:36 AM
[NL24-648800269-81163 V4.pdf](#)

Dit is laatste versie van het 'brede' mobiliteitsonderzoek door SWECO

Van: [redacted]
Verzonden: vrijdag 26 april 2024 14:59
Aan: [redacted]; [redacted], [redacted], CZSK/PCZSK/Proj Coord; [redacted],
CZSK/IB&B/SBVG/BVG [redacted] CZSK/PCZSK/Proj Coord; [redacted], [redacted], CZSK/IB&B/SBVG/BVG; [redacted]
; [redacted] [redacted] [redacted] [redacted] [redacted] [redacted] [redacted] [redacted] [redacted] [redacted];
[redacted] @denhelder.nl
CC: [redacted] [redacted]

Onderwerp: RE: Mobiliteitsonderzoek Maritiem Cluster Den Helder

Dag allen,
Hierbij stuur ik de definitieve rapportage van Fase 1 van het Mobiliteitsonderzoek naar het maritieme cluster Den Helder. Daarin zijn alle opmerkingen zo goed mogelijk verwerkt.
Ik stuur zo dadelijk een Filetranfer met de Bijlage-rapportages.
Als er nog vragen of opmerkingen zijn hoor ik dat graag.
Alvast een fijn weekend.
Met Vriendelijke groet,

[redacted] [redacted]
[redacted] [redacted]

Sweco Nederland B.V. | De Bilt
M +31 [redacted]



Lees hier voor meer informatie over hoe Sweco uw persoonsgegevens verwerkt.

Van: [redacted]
Verzonden: donderdag 14 maart 2024 16:49
Aan: [redacted] <[redacted]@denhelder.nl>; [redacted] <[redacted]@denhelder.nl>; [redacted]
<[redacted]@teso.nl>; [redacted] @mindef.nl; [redacted] @mindef.nl; [redacted] @mindef.nl; [redacted] @mindef.nl; [redacted]
[redacted] <[redacted]@texel.nl>; [redacted] <[redacted]@texel.nl>; [redacted] <[redacted]@noord-holland.nl>; [redacted]
[redacted] <[redacted]@noord-holland.nl>; [redacted] <[redacted]@noord-holland.nl>; [redacted]
<[redacted]@noord-holland.nl>; [redacted] <[redacted]@teso.nl>; [redacted] <[redacted]@noord-holland.nl>; [redacted] @denhelder.nl
CC: [redacted] <[redacted]@sweco.nl>; [redacted] <[redacted]@sweco.nl>; [redacted]
<[redacted]@sweco.nl>

Onderwerp: Mobiliteitsonderzoek Maritiem Cluster Den Helder

Allen,
Ik stuur zo dadelijk het eindconcept van de rapportage van Fase 1 van het Mobiliteitsonderzoek naar het maritieme cluster Den Helder. Ten opzicht van de voorgaande versie zijn de opmerkingen verwerkt en is de analyse met het verkeersmodel toegevoegd. Zoals afgesproken is er de mogelijke voor een tweede commentaarronde mits de vragen en opmerkingen gebundeld worden aangeleverd. Ik stuur zo een Filetranfer met de rapportages.
Met Vriendelijke groet,

[redacted] [redacted]
[redacted] [redacted]

Sweco Nederland B.V. | De Bilt
M +31 [redacted]

[redacted]@sweco.nl
www.sweco.nl



Facebook | LinkedIn | Instagram | Twitter
Handelsregister: 30129769 | Statutair gevestigd te: De Bilt

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

To: [5.1.2e] [5.1.2e] [5.1.2e] @noord-holland.nl
From: [5.1.2e]
Sent: Wed 11/27/2024 11:38:55 AM
Subject: FW: Notulen PVVB
Received: Wed 11/27/2024 11:42:25 AM
[Notulen agenda bestuurlijk PVVB regio Kop van Noord-Holland 5 juli + opm \[5.1.2e\].docx](#)

Met vriendelijke groet,

[5.1.2e]

Van: [5.1.2e] <[5.1.2e]@texel.nl>
Verzonden: maandag 15 juli 2024 14:43
Aan: [5.1] [5.1.2e] <[5.1.2e]@noord-holland.nl>
CC: [5.1.2e] <[5.1.2e]@denhelder.nl>
Onderwerp: FW: Notulen PVVB

Hey [5.1.2e],

Bij deze de aantekeningen van zowel [5.1.2e] als mijzelf van het pvvb kop van 5 juli.
Bij vragen horen wij het graag.

Met vriendelijke groet,

[5.1.2e]

[5.1.2e]

Team Beleid

Gemeente Texel .txl

Emmalaan 15

Postbus 200

1791 AT Den Burg

1790 AE DEN BURG

T 14 0222 (algemeen)

T [5.1.2e]

E [5.1.2e]@texel.nl

E [5.1.2e]@texel.nl

Van: [5.1.2e] <[5.1.2e]@denhelder.nl>
Verzonden: maandag 8 juli 2024 10:02
Aan: [5.1.2e] <[5.1.2e]@texel.nl>
Onderwerp: Notulen PVVB

Hé [5.1.2e],

Bij deze wat ik vrijdag heb opgeschreven.
Kun jij dit samenvoegen met wat jij hebt meegeschreven?

Met vriendelijke groet,

706822

0420

5.1.2e

5.1.2e



Telefoon : 5.1.2e

e-mail : 5.1.2e [@denhelder.nl](mailto:5.1.2e@denhelder.nl)

bezoekadres : Willemsoord 66, Den Helder

postadres : Postbus 36, 1780 AA Den Helder

www : <https://www.denhelder.nl>

twitter : [@Gem_DenHelder](https://twitter.com/Gem_DenHelder)

facebook : [gemeentedenhelder](https://www.facebook.com/gemeentedenhelder)

Deze e-mail is uitsluitend bestemd voor de beoogde geadresseerde. Mocht u dit bericht bij vergissing hebben ontvangen, wilt u mij dit dan meteen laten weten en het bericht (inclusief eventueel meegezonden bijlagen) uit uw postbus verwijderen? Stuur in dat geval de tekst van het bericht ook niet door.

Naam overleg Bestuurlijk PVVB Regio Kop van Noord-Holland
Locatie Trouwzaal | Gemeentehuis Castricum, Raadhuisplein 1 te Castricum.
Datum 5 juli 2024
Tijdstip begin: 14:00 eind: 15:30
Bijlagen

- 1a. Memo PVVB lichthinder
- 1b. Factsheet Nacht van de nacht
2. Memo stand van zaken diverse OV-onderwerpen
3. Conceptverslag bestuurlijk PVVB Regio Kop van Noord-Holland 28 februari
4. Voortgangsrapportage Doorfietsroutes 2023
5. Brandbrief spreiden en mijden
6. Praatplaat spreiden en mijden
7. Brief voor colleges Platform Mobiliteit NHN

Uw contactpersoon

5.1.2e

BEL/MOB

Telefoonnummer 5.1.2e

5.1.2e@noord-holland.nl

Agenda

Agendapunten

Agendapunt 3 & 4 naar achter schuiven

1. Opening en mededelingen – 10 min

Agendapunten 3 en 4 worden als laatste agendapunten behandeld.

2. Notulen: Vervanging Lilian Peters. Mark Versteeg nieuwe wethouder mobiliteit HK.

- Bestuurlijke Collegetour Mobiliteit op 25 september
(tevens vraag: behoefte aan bespreken bepaalde thema's?)
Vraag om agendapunten aan te leveren
- Mogelijkheden verminderen lichthinder
Bijlage 1a. Memo PVVB lichthinder
Bijlage 1b. Factsheet Nacht van de nacht
Notulen: motie bij provincie aanleiding op bewust om te gaan met verlichting provinciale wegen.
- Stand van zaken diverse OV-trajecten (Visie Publieke Mobiliteit, Nota van Uitgangspunten NWNH en Bikkergelden).
Bijlage 2. Memo stand van zaken diverse OV-onderwerpen
Concessie west noord holland concept nota van uitgangspunten. Oproep om te blijven informeren, ook ambtelijk richting bestuur.

Mark: graag gezamenlijke reactie vanuit kop op nota van uitgangspunten.

Vraag waarom in één concessie.

Groter volume beter aanbieding vanuit markt. Door groter gebied ook flexibeler.

Kustbus blijft rijden!

Uitvoeringsagenda duurzame mobiliteit: aantal stappen gezet.
Er ligt nu een menukaart met maatregelen per gemeente/deelregio.

Oproep namens Jeroen om dit op te pakken.

– Actualiteiten dienstregeling NS

Notulen: capaciteitsvraag NS ligt bij prorail.

IC stop purmerend (van Hoorn naar AMS) heeft mooie hoeveelheid reizigers opgeleverd

Nachttrein Alkmaar gaat per dienstregeling 2025 rijden op zaterdag/zondag.

Verzoek 5.1.2e om vraag Nachttrein naar DH door te laten rijden. Dit wordt gesteund door 5.1.2e en 5.1.2e. Toezegging om ambtelijk eerst uit te nodigen.

Provincie start pilot voor nachtbus Alkmaar– Den Oever

ProRail: veel gewerkt aan spoor. Veel gewerkt aan AMS centraal en Schiphol. Hoorn in najaar werkzaamheden. Den Helder Zuid staat op planning. Laatste PVVB overzicht werkzaamheden. Afstemming met RWS. ProRail aangesloten bij 5.1.2e wat samenwerking zal regelen.

RWS: Toelichting voorbereiding N99 wordt behandeld bij volgend PVVB.

2. Vaststellen verslag bestuurlijk PVVB Regio Kop van Noord–Holland

28 februari 2024 – 5 min

Bijlage 3. Conceptverslag bestuurlijk PVVB Regio Kop van Noord–Holland 28 februari 2024

Notulen: Reden voor afwezigheid niet opnemen.

Mark: “geen ambtelijk inzet Lelylijn” te ongenueanceerd. Géén minuut ambtelijk instoppen niet juist. Is kleine kans en moet in gaten gehouden worden.

Wordt gewerkt aan QRcode om kinderen onder 12 gratis te laten meerijden met de Texelhopper.

3. Voortgangsrapportage Doorfietsroutes 2023 – 10 min

5.1.2e e (PNH) praat de regio bij aan de hand van de voortgangsrapportage en gaat in op de aanpak voor komend jaar.

Bijlage 4. Voortgangsrapportage Doorfietsroutes 2023

Notulen:

3 scenario's besproken voor subsidie. Provincie spreekt voorkeur uit voor C, wel complexere voorbereiding en vraagt om goede samenwerking tussen gemeenten in de regio.

5.1.2e geeft aan voorkeur variant C omdat het langjarig is, beter planbaar en minder druk op organisatie.

5.1.2e neigt daar ook toe maar wel met een duidelijke afweging wat je de komende jaren gaat doen.

5.1.2e geeft voorkeur voor combi van C met deel B. Aan ene kant dan lange termijn en overkoepelende doelen maar met B ook wel flexibiliteit houdt om dingen die je niet hebt gezien kan accoderen.

5.1.2e heeft geen voorkeur, minimaal stuk doorfietsroute op Texel.

4. Stand van zaken werkwijze prioriteren doorfietsroutes en verkeersveiligheid i.r.t. subsidieregeling – 15 min

De afgelopen maanden hebben (ambtelijk) regiosessies plaatsgevonden over het prioriteren van doorfietsroute- en/of verkeersveiligheidsprojecten. In het bestuurlijk PVVB wordt een update gegeven over de stand van zaken en het vervolgproces.

Notulen: Regionaal prioriteren verkeersveiligheid en doorfietsroute om groot mogelijk effect te scoren met subsidie.

Voor DFR kwam uit tracé

Verkeersveiligheid meerdere bronnen: één ervan is risicoviewer provincie. En bliq top 10 en onderbouwde inbreng ambtenaar.

Belangrijk argumenten bij ordening en samenhang van projecten inzichtelijk te krijgen.

Subsidie naar projecten die dit het meest nodig hebben. Niet naar B&O. Verder vooruitkijken (3 jaar).

5.1.2e: meerjarenplan DFR dus zou fijn zijn als er op subsidie gerekend kan worden. Is beter planbaar en dus minder druk op organisatie.

5.1.2e: Raad DH kan onvoorspelbaar uit de hoek komen. Wel beter om duidelijke afweging te maken wat te doen voor komende jaren.

5.1.2e: Voorkeur combinatie C en een beetje B. flexibiliteit houden om toch te kunnen acomoderen.

5.1.2e : meer op gemeentelijk niveau doorpakken op fietspaden.

Scherper aantonen wat verschil tussen scenario's is.

Snelfietsroutes niet in de scope.

Via teams afstemmen voorleggen prioritering. December in PVVB vaststellen prioritering.

Voorstel om vanuit RAM projectleider/fietscoördinator te betalen.

5. Brandbrief Spreiden en mijden – 5 min

Met de stukken is een brandbrief en praatplaat meegestuurd over spreiden en mijden (zie bijlagen). Deze brandbrief wordt ook naar alle colleges gestuurd. De ambassadeur spreiden en mijden (5.1.2e) of namens haar (5.1.2e) geeft hierop een toelichting en gaat in gesprek over initiatieven en kansen. Er wordt een procesvoorstel gedaan om de brandbrief bestuurlijk verder te brengen in de organisatie.

Bijlage 5. Brandbrief Spreiden en mijden

Bijlage 6. Praatplaat Spreiden en mijden

Notulen: Oproep om te agenderen bij college. Belangrijk dat wij als overheid goede voorbeeld geven.

Oproep om door te sturen naar gemeentesecretaris. Wordt via de NS verspreid.

Vraag of scholen dit ook doen. Wanneer nood hoog is gebeurt dit soms.

7. Update Platform Mobiliteit NHN van 12 juni – 10 min

De Gedeputeerde en de wethouders die namens de regio in het Platform zitten, geven gezamenlijk een toelichting. Het is van belang dat alle bestuurders (ook niet mobiliteit-bestuurders) goed worden meegenomen. De bijgevoegde brief wordt/is op dit moment in procedure gebracht om de colleges te informeren rond 9 juli.

Bijlage 7. Brief voor colleges Platform Mobiliteit NHN

Notulen: Brief voor colleges toelichting welke projecten besproken worden. N9/ravelijnbrug komt op juiste plek om voor elkaar te krijgen. Vanuit rijk komt geen/weinig geld beschikbaar. Daarom op zoek naar andere manieren om aan middelen te komen. Daarbij ook bijvoorbeeld Europees geld. Dit duurt vaak jaren. Landelijk gebied staat op agenda. Compliment aan de ontwikkeling van het mobiliteitsdossier NHN.

8. Stand van zaken lopende onderzoeken uit de RAM – 15 min

Er wordt een update gepresenteerd van de doorfietsroutes, stappen die worden gezet in het kader van de samenwerking Platform mobiliteit NHN en Mobipunten. Hier wordt een presentatie voor voorbereid.

Notulen: Eind 2024 loopt project af, zijn nu bezig met vastzetten budget. Lijst projecten naar bestuur.

Lokale opgaven dus lokaal oplossen landbouwnetwerk.

SPV2030: Lokale projecten deels gefinancierd vanuit RAM

Geen update vervoer over water. Loopt onderzoek om afval vanuit Texel over water te laten gaan. Wens start pilot afval Texel ri. Alkmaar. Mogelijk bestuurlijk taak om stilstand vanuit HVCAlkmaar voort te trekken.

DFR: afrondende fase onderzoek. September-oktober ri. colleges. Verbinden kernen belangrijk voor DFR.

In februari is 50K beschikbaar gesteld om regionaal doelgroepenvervoer te regelen met één visie. Is bureau aangesteld om te trekken.

Begin startdocument RIA. Streven om in september startdocument vast te laten stellen. RIA wordt niet door GS vastgesteld. Provincie is op inhoud wel betrokken. Ambitie om voorjaar 2025 ria vast te stellen.

Evaluatie mobipunten heel beschrijvend, maar geen trend in te trekken (hoeveel meer gebruik bijvoorbeeld, gaat het beter slechter, etc.)

Werkgeversaanpak: Goed doel duidelijk te hebben en goed evalueren.

Complimenten namens Jeroen over hoeveel er inmiddels in de Kop loopt/gebeurt.

9. Afsluiting/Rondvraag – 5 min

To: [redacted] 5.1.2e [redacted] 5.1.2e [redacted] 5.1.2e @noord-holland.nl
Cc: [redacted] 5.1.2e [redacted] 5.1.2e [redacted] 5.1.2e @noord-holland.nl]; [redacted] 5.1.2e [redacted] 5.1.2e [redacted] 5.1.2e @noord-holland.nl]; [redacted] 5.1.2e [redacted] 5.1.2e
[redacted] 5.1.2e [redacted] 5.1.2e @noord-holland.nl]
From: [redacted] 5.1 [redacted] 5.1.2e
Sent: Wed 4/3/2024 2:18:02 PM
Subject: FW: Paper bereikbaarheid
Received: Wed 4/3/2024 2:18:00 PM
[bijlage 2 Paper namens regio Noord-Holland-Noord Strategische Keuzes Bereikbaarheid.pdf](#)
[kernboodschap bereikbaarheid-mobiliteit Den Helder-Textel vs2 revisie HH.docx](#)

Hoi [redacted] 5.1.2e ,

In eerste instantie was het idee om op NHN-niveau twee grote opgaven voor bereikbaarheid te prioriteren. Poort van Hoorn en Ring Alkmaar. Door de oogharen heen zien we dan Maritiem Cluster als 3e. De eerste twee opgaven zijn al verder onderzocht dan het Maritiem Cluster (ondanks alle oude onderzoeken). Beide ook van belang voor de kop en een directe relatie met woningbouw 10k hoorn- 25k Alkmaar.

Later wilde Jeroen in het platform waar [redacted] 5.1.2e bij zou zijn ook het Maritiem Cluster voorstellen als 3^e project. Daarvoor hadden we input geleverd. Deze is niet helemaal overgenomen. Was ook niet regionaal afgestemd en werd niet helemaal goed ontvangen vanuit de regio. Ga ik niet meer zo doen omdat ik ook sta voor een goede samenwerking en afstemming in de regio, maar het was toen een beetje last minute.

Inbreng in het MIRT van 2024 lijkt weinig meerwaarde te hebben. In de paper staan N9/N99/N250.

Het lijkt me goed dat [redacted] 5.1.2e zijn "big why" hiervoor gaat opleveren. Wat investeert min def in de DH en wat levert dat (breed maatschappelijk) op/ vraagt dat?

Lijkt me dat hier ook erg de vraag speelt wat is des min def's en wat is de vraag/opbrengst=investeringsverwachting vanuit de regio/provincie/Rijk...

Laten we dus vooral onderzoeken/verkenning opstarten en een goed verhaal opbouwen voor 2025 en verder én zaken via de lijn van het platform mobiliteit NHN gaan opzetten.

Solo acties verzwakken de positie van NHN.

Groet,

[redacted] 5.1.2e

Van: [redacted] 5.1 [redacted] 5.1.2e

Verzonden: dinsdag 2 april 2024 16:19

Aan: [redacted] 5.1 [redacted] 5.1.2e

Onderwerp: FW: Paper bereikbaarheid

Urgentie: Hoog

Hoi [redacted] 5.1.2e , het is kort dag, maar kun je even meedenken met de vraag van [redacted] 5.1.2e ?

Bv contact met [redacted] 5.1.2e met de vraag of Jeroen aansluit bij het PHO fysiek, ... of hoe we anders nog invloed kunnen uitoefenen?

Ik de presentatie voor 8 maart stond DH wel goed , maar in de paper alleen mbt OV.

Hoor het graag!

Groet, [redacted] 5.1.2e

Van: [redacted] 5.1.2e @mindef.nl <[redacted] 5.1.2e @mindef.nl>

Verzonden: donderdag 28 maart 2024 18:30

Aan: [redacted] 5.1 [redacted] 5.1.2e <[redacted] 5.1.2e @noord-holland.nl>; [redacted] 5 [redacted] 5.1.2e <[redacted] 5.1.2e @denhelder.nl>; [redacted] 5.1.2e @denhelder.nl

Onderwerp: Paper bereikbaarheid

Hoi [redacted] 5.1.2e [redacted] 5.1.2e ,

Ik kreeg de agenda en stukken voor het PO Fysiek op 4 april toegestuurd ivm feit dat ik daar samen met [redacted] 5.1.2e een korte presentatie mag geven.

Bij de stukken zat 'ter kennisgeving' gevoegde paper bereikbaarheid.

Volgens mij hadden we als oogmerk om bereikbaarheid van Den Helder als 3^o opgave te verankeren. Zie de tweede bijlage die we aantal weken geleden hebben opgesteld.

Als ik het paper lees, dan is deze opzet niet echt geslaagd. Vraag: opnieuw de bel aanbinden? Zo ja, wat is dan de weg cq timing?

Met vriendelijke groet,

[redacted] 5.1.2e [redacted] 5.1.2e [redacted] 5.1.2e

[redacted] 5.1.2e

.....
Mobiel: 06 [redacted] 5.1.2e

E-mail: [redacted] 5.1.2e @mindef.nl

MSTEAMS: [redacted] 5.1.2e @mindefnl.onmicrosoft.com



Van: 5.1.2e | 5.1.2e < 5.1.2e [@icloud.com](mailto:5.1.2e@icloud.com)>

Verzonden: donderdag 28 maart 2024 13:29

Aan: 5.1.2e | 5.1.2e, CZSK/PCZSK/Proj Coord < 5.1.2e [@mindef.nl](mailto:5.1.2e@mindef.nl)>

Onderwerp: Paper bereikbaarheid

Verstuurd vanaf mijn iPad

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

To: 5.1.2e [5.1.2e] [5.1.2e @outlook.com]; 5.1.2e @texel.nl [5.1.2e @texel.nl]; 5.1.2e 5.1.2e [5.1.2e @noord-holland.nl]; 5.1.2e @hollandskroon.nl [5.1.2e @hollandskroon.nl]; 5.1.2e 5.1.2e [5.1.2e @schagen.nl]; 5.1.2e 5.1.2e @denhelder.nl]; 5.1.2e 2e (WNN)[5.1.2e @rws.nl]

From: 5 5.1.2e

Sent: Wed 11/18/2020 2:23:53 PM

Subject: FW: Raadsinformatiebrieven

Received: Wed 11/18/2020 2:24:01 PM

[2020-064323 Uitkomsten onderzoek bereikbaarheid N250 middellange en lange termijn.pdf](#)

Hoi allemaal,

Dit is de RIB die zojuist is verzonden naar de raadsleden van Den Helder. Ik vraag de griffier van de RRN ook of hij 'm door kan zetten naar andere raden.

Met vriendelijke groet,

5 5.1.2e

5.1.2e



Telefoon: 5.1.2e

e-mail: 5.1.2e @dekopwerkt.nl / 5.1.2e @denhelder.nl

www.dekopwerkt.nl

[@denhelder.nl](mailto:5.1.2e@denhelder.nl)

Van: 5.1.2e

Verzonden: woensdag 18 november 2020 15:21

Aan: Org-Raadsleden

CC: Org-Commissieleden ; Org-Fractieassistenten ; Org-Commissieleden ; Org-Griffie ; 5.1.2e 5.1.2e in

't Veld ; Org-College

Onderwerp: Raadsinformatiebrieven

Geachte leden van de raad,

Bijgevoegd ontvangt u:

- 2020-064323 Uitkomsten onderzoek bereikbaarheid N250 middellange en lange termijn.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e

5.1.2e

Concernstaf / Communicatie en Bestuurszaken

telefoon : 5.1.2e

e-mail : 5.1.2e @denhelder.nl

bezoekadres : Drs. F. Bijlweg 20, Den Helder

postadres : Postbus 36, 1780 AA Den Helder

www : <https://www.denhelder.nl>

twitter : [@Gem_DenHelder](https://twitter.com/Gem_DenHelder)

facebook : [gemeentedenhelder](https://www.facebook.com/gemeentedenhelder)

Deze e-mail is uitsluitend bestemd voor de beoogde geadresseerde. Mocht u dit bericht bij vergissing hebben ontvangen, wilt u mij dit dan meteen laten weten en het bericht (inclusief eventueel meegezonden bijlagen) uit uw postbus verwijderen? Stuur in dat geval de tekst van het bericht ook niet door.

Zaaknummer: 2020-064323

Betreft: Uitkomsten onderzoek bereikbaarheid N250 middellange en lange termijn

Aan de leden van de Gemeenteraad

Het optimaliseren van de verkeerslichten en de aanleg van de Ravelijnbrug hebben de meeste invloed op een betere doorstroming op de N250 in Den Helder. De verkeerslichten hebben op de korte termijn (ca. twee jaar) al een positieve impact; de Ravelijnbrug heeft de meeste invloed, maar vraagt om verder onderzoek en voorbereiding en heeft daarmee een lange realisatietermijn. Dat blijkt uit het rapport van Sweco dat is opgesteld in opdracht het regionaal samenwerkingsverband De Kop Werkt!.

Aanleiding

Sinds de start van De Kop Werkt! is er gewerkt aan de oplossingen voor een betere bereikbaarheid van Den Helder via de N250. Een van de eerste voorgestelde verbeteringen is inmiddels uitgevoerd: het vervangen van bestaande verkeerslichten door intelligente. Parallel hieraan zijn we op zoek gegaan naar een structurele oplossing. Vorig jaar is daarom een inventarisatie gemaakt van de onderzoeken die in het verleden zijn gedaan, waaruit vervolgens de meest kansrijke oplossingen voor de middellange en lange termijn zijn gefilterd. Ook het 'Manifest N250' is hierin expliciet meegenomen. Vervolgens heeft Sweco de kansrijke maatregelen verder onderzocht. Het doel was om inzicht te geven in de effectiviteit en haalbaarheid van de geselecteerde maatregelen afzonderlijk. Er werd hierbij onderscheid gemaakt tussen infrastructurele aanpassingen en overige maatregelen. Zie voor een overzicht van de effecten van de maatregelen figuur 1.

Infrastructureel

Aanleg Ravelijnbrug
Ondertunneling Havenweg ('Manifest N250')

Overig

Verplaatsing Moormanbrug
Dynamisch verkeersmanagement (verkeer leiden via alternatieve routes en optimaliseren verkeerslichten)
Verplaatsen zuidingang marineterrein
Parkeermaatregelen

Figuur 1

Beoordeling maatregelen	Doorstroming N250	Intensiteiten N250	Doorstroming alternatieve routes	Intensiteiten alternatieve routes	Impact op restricties	Grondaanpassing of verwerving	Kosten	Baten	Verwachtingen	Realisatietermijn	Verkeersveiligheid	Leefbaarheid
Onderdoorgang	+	++	0	+	-	-	-	0	+	Lang	++	0
Ravelijnbrug	++	+++	0	+	+	-	-	++	++	Lang	++	0
Moormanbrug	0	0	0	0	-	-	0	-	0	Middenlang	0	0
Ingang Marine	0	0	+	0	+	++	++	-	0	Kort	0	0
DVM (a. routes)	0	+	-	-	++	++	+	+	+	Kort	+	0
DVM (VRI's)	++	0	0	0	++	++	+	++	++	Kort	+	+
Parkeeren	0	+	0	0	++	-	+	+	0	Kort	+	+

Ravelijnbrug

Uit het rapport blijkt dat de aanleg van de Ravelijnbrug een groter positief effect heeft op de bereikbaarheid, dan de onderdoorgang op de N250 ter hoogte van de Havenweg. De brug verbetert de bereikbaarheid van het haven- en marineterrein. Hierdoor kan verkeer van en naar dat terrein gescheiden worden van het verkeer op de N250 naar de Teso en de binnenstad. Dit heeft een positief effect op de doorstroming, vooral op toeristische dagen. Een Ravelijnbrug wordt daarmee als meer kosteneffectief gezien. Daarbij kunnen de

ontwikkelingen binnen het maritiem cluster bijdragen aan de haalbaarheid van de brug. Deze twee opgaves trekken samen op, waarbij bereikbaarheid een bouwsteen is voor de havenontwikkeling.

Onderdoorgang Havenweg

De onderdoorgang ter hoogte van de Havenweg, zoals voorgesteld in het Manifest N250, heeft als grootste nadeel dat de fysieke impact groot is. Het wegprofiel van de N250 moet richting het kanaal verschuiven, waardoor de vaarweg niet meer breed genoeg is om te voldoen aan de Richtlijnen Vaarwegen 2017. De bestaande kade- en damwand moeten daarbij worden vervangen. De doorstroming verbetert wel dankzij deze ingreep, maar doordat de weg aantrekkelijker wordt om te gebruiken, vergroot de verkeersdruk. Hierdoor ontstaan nog altijd wachtrijen op de N250.

Verplaatsing Moormanbrug

De verwachting is dat het verplaatsen van de Moormanbrug als losstaande maatregel, weinig tot geen effect heeft op de doorstroming van de N250. De bestaande Moormanbrug is op korte termijn toe aan vervanging. Door alleen deze brug te verplaatsen, blijven de verkeersstromen gelijk. In combinatie met de aanleg van de Ravelijnbrug zorgt deze ingreep wel voor verlichting op de N250 én een betere bereikbaarheid van de haven en het Marineterrein

Dynamisch verkeersmanagement

Een dynamisch verkeerssysteem waarbij reizigers via andere routes door Den Helder worden geleid, lijkt niet zinvol om in te zetten. Rijtijdwinst op de N250 valt pas te behalen als een aanzienlijk deel van het verkeer via de alternatieve route rijdt. Dit leidt echter weer tot te veel knelpunten in de stad.

De intelligente verkeersregelinstallaties bieden wél een positief perspectief. Zo'n systeem wordt nu al geïnstalleerd, maar het duurt ongeveer een jaar voordat de meest optimale afstemming van verkeerslichten is gevonden en een optimale 0-situatie is bereikt om vervolgens eventuele "slimme" systemen te gaan toepassen. De winst wordt momenteel dus vooral gevonden in het feit dat alle verkeerslichten op de N250 zijn aangesloten bij één centrale, zodat afstemming tussen de verschillende verkeerslichten kan plaatsvinden. In het advies is verder opgenomen om de rotonde op de Ravelijnweg-N250 om te bouwen naar een VRI-geregeld kruispunt.

Verplaatsen zuidingang marineterrein

Er wordt geen of een zeer beperkt effect verwacht op de doorstroming op de N250 door de verplaatsing van de zuidingang van het marineterrein. Het levert naar verwachting slechts een betere doorstroming op naar de toegangsweg naar het marineterrein. De aansluiting op de N9/N99 wordt ook enigszins ontlast op de drukke momenten bij de marinepoort.

Parkeermaatregelen

Parkeren op De Kooy kan verlichting bieden op de N250. Nader onderzoek is nog nodig om de effecten en mogelijkheden hiervan scherp te krijgen.

Los van het uitgevoerde onderzoek heeft de gemeente Den Helder ook nog laten bestuderen of een reserveringssysteem voor de TESO kan helpen de doorstroming te verbeteren. De verwachting is dat de uitkomsten hiervan eind november beschikbaar zijn. U wordt hierover nog nader geïnformeerd.

Conclusie

De onderzoeksresultaten van de effectanalyse maatregelen bereikbaarheid N250 leiden tot drie concrete aanbevelingen: de potentie, draagvlak en haalbaarheid van de Ravelijnbrug verder bestuderen als oplossing voor langere termijn; op kortere termijn de optimalisering van de verkeersregelinstallaties en het onderzoeken van de parkeermogelijkheden bij De Kooy.

Vertrouwende u met vorenstaande voldoende te hebben geïnformeerd.

Den Helder, 18 november 2020

Met vriendelijke groet,
Burgemeester en Wethouders van Den Helder,

Jeroen Nobel
burgemeester

5.1.2e

Robert Reus
secretaris

5.1.2e

Agenda 7 maart, directeurenoverleg over Maritiem Cluster Ministerie van Defensie, 1530 – 1700 uur

De afspraak is vanuit Defensie georganiseerd, maar er is geen agenda gedeeld. Het AOG voor het Maritiem Cluster (DH, KM en PNH) heeft daarop onderstaande agenda geformuleerd.

aanwezigen:

Directeur Materieel, Leefomgeving, Vastgoed en Duurzaamheid, Generaal-Majoor 5.1.2e

Adang is interim. Verwachting is dat er voor 1 juli nog geen nieuwe directeur is. Vacature bij de ABD, wordt dus burger.

Directeur Beleid PNH Herman Schartman

Plaatsvervangend Commandant der Zeestrijdkrachten Schout bij Nacht 5.1.2e 1.2e

Manager Strategische opgaven gemeente Den Helder 5.1.2e

Deze vergadering is uitvoering van afspraken tijdens het BO van Stas Defensie Van der Maat, provincie en gemeente op 27 januari.

Weergave van de afspraken door Defensie:

Afspraak: Tijdens Sail Den Helder (29/06 – 02/07) willen de bestuurders elkaar ontmoeten om een gezamenlijk bestuurlijk voornemen te tekenen omtrent de uitwerking van een plan/voornemen waarbij de toekomst van het maritiem cluster en het versterken van de havenconomie van de gemeente Den Helder de uitgangspunten zijn.

Actie: Gezamenlijke voornemen/opdracht opstellen waarin het plan/voornemen wordt geschetst en hoe die (eventueel in deelgebieden) wordt uitgewerkt tot een of meerdere bestuursakkoorden.

Doel van directeurenoverleg 7 maart zou moeten zijn: waar willen partijen op 29 juni (of ander moment tijdens Sail) akkoord op geven?

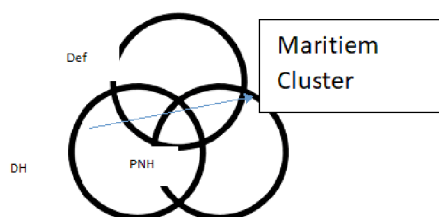
Agenda:

1. Stand van zaken Behoeftestelling Defensie

Op 27-1 is door Adang toegezegd dat Defensie eind maart helderheid biedt over de behoeftestelling van de KM voor CVV (concentreren, verduurzamen, vernieuwen van het vastgoed) – met welke opgaven gaat Defensie / KM starten.

Deze info is mn van belang voor de fasering (zie hieronder), maar wellicht ook voor de inhoud.

de behoeftestelling maakt duidelijk waar opgaven voor Defensie en die van het Maritiem Cluster elkaar raken. Kans bestaat dat Defensie de grens te krap wil trekken, waardoor onderwerpen uit de organisatie van de samenwerking gaan vallen. Dat kan een risico zijn, verloren kans, ... Goed om hier alert op te zijn, 7-3 niets vastleggen hierover. Als Defensie dat wel wil, raad ik aan om 5.1.2e te volgen.



2. Beeldvorming over type eindproducten

- a. Masterplan: stip op de horizon/visie op ontwikkeling van maritiem cluster, met deelprojecten en fasering. Actualisering van Rapportage april 22.
mondelinge toelichting
- b. Bestuursakkoord
 - i. DH, PNH, defensie en mogelijk HHNK
→ af te spreken wie met HHNK overleg over hun rol. Tot nu toe was dat PNH (Kocken)
 - ii. Vaststellen Masterplan Ontwikkeling Maritiem Cluster als uitgangspunt voor verdere uitwerking – 1^e indicatie fasering. Niet in beton gegoten, plan kan veranderen nav uitwerkingen/haalbaarheid, nieuwe ontwikkelingen, etc.
→ uit te zoeken: wat doen we met het BA als het Masterplan geactualiseerd moet worden?
 - iii. Gefaseerde uitwerking betekent dat in latere fase ook andere partijen kunnen aansluiten. Aanpassing BA of overeenkomst per deelproject.
→ mss niet voor nu (vraagt bouwen aan vertrouwen en een nieuwe directeur met ambitie): aansluiting van EZK (haven en energie) en I&W (veerhaven, RWS) en LNV (N2000/wadden) – coördinatie door Defensie? Voor Veerhaven en I&W is recent afgesproken dat PNH contact zoekt (ivm gewenste uitspraak 'geen groei TESO').
 - iv. Starten met uitwerking deelprojecten rond Nieuwe Diep-Nieuwe Werk / Moormanbrug / Ravelijnbrug en kades
mondelinge toelichting
 - v. Regelen governance
bespreken wat nodig is om hier scherp te krijgen.
Governance voor het Maritiem Cluster is niet hetzelfde als de governance zoals hieronder beschreven. Dat gaat over de PNH-coördinatie over *alle* provinciale raakvlakken met Defensie.
 - vi. Regelen samenwerking: programmatische aanpak
Meer dan een woord. Gaat over integraliteit, vasthouden stip op de horizon. Voorkomen dat partijen aan cherry picking gaan doen.
Voorstel voor volgende directeurenoverleg laten uitwerken.
 - vii. Regelen start programmaorganisatie (en mogelijke doorgroei bestaande organisatie naar programmaorganisatie)
deze formulering verwijst naar Zeestad. Den Helder heeft hiermee een professionele organisatie, die losstaat van de gemeentelijke organisatie en bewezen heeft projecten te kunnen uitvoeren. PNH is aandeelhouder. Dat stopt eind 2024. Voor die tijd moet duidelijk zijn hoe verder. Mijn voorkeur gaat uit naar een gezamenlijke programmaorganisatie, niet op basis van aandeelhouderschap. Defensie (inclusief RVB en KM), gemeente en PNH, en mss deels ook HHNK, leveren personeel en financieren andere kosten van de organisatie, inclusief (bijdragen aan) haalbaarheidsonderzoeken.
 - viii. Financiering voor enkele jaren voor organisatie, voor deelprojecten worden afzonderlijk (financierings-)afspraken gemaakt.

3. Proces richting 29 juni

- Defensie Beleid nodig uit

Om dit te laten slagen moeten medewerkers van Adang aansluiten bij de tweewekelijkse overleggen van het AOG.

- AOG levert teksten aan

AOG is het driemanschap dat nu ambtelijk opdrachtgever is voor allerlei acties: 5.1.2e,

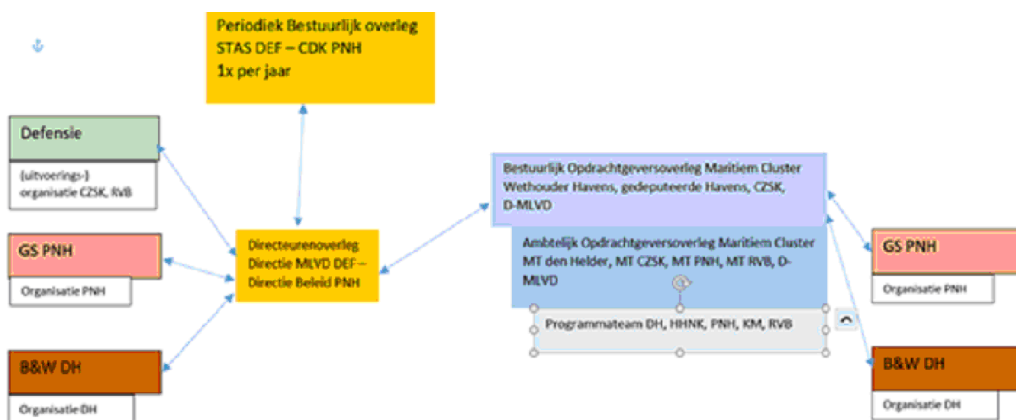
5.1.2e 5.1.2e KM en MM, aangevuld met de procesregisseur 5.1.2e van ATO. Tot en met 29 juni dit zo laten. Daarna de governance anders inrichten. Zie hieronder.

4. Stappen richting juni – agenda directeurenoverleg

- April contouren (inhoud: aan laten sluiten 5.1.2e 5.1.2e KM, 5.1.2e 5.1.2e DH, 5.1.2e .2e Defensie, 5.1.2e PNH en 5.1.2e, procesregisseur) Masterplan en BA
- Mei 1^e concept Masterplan en BA
- Half juni te tekenen versies

Voorstel governance na 29 juni, nog zonder HHNK (mogelijk 1e mondelinge verkenning 7 maart).

Toelichting van de context in memo GS (bijlage)



Aanvulling:

Bestuurlijk Opdrachtgeversoverleg Maritiem Cluster = besluitvorming over uitwerking Masterplan

= dilemma's / keuzes

= go / start procedures bevoegde gezagen

Directeurenoverleg = voorbereiding bestuurlijke besluitvorming MC

= strategische issues / voorbereiding bestuurlijke keuzes (haalbaarheid / alternatieven)

= opdrachtgevers richting uitvoerende organisaties DH, PNH, RVB, KM

= menskracht en middelen voor programmaorganisatie

= opdracht voor AOG voor aansturing programmamanager & -team (fasering, toestemming onderzoeken, Dagelijkse leiding programmateam ligt bij programmamanager.

Samenstelling AOG: managers met mandaat richting de organisaties. Dat betekent dat naast gemeente en provincie, ook Defensie, KM én RVB op het juiste niveau zouden moeten aanschuiven. Defensie en KM lijken het daar niet eens mee te zijn. Vraag is waarom niet. Het zou zelfs zo kunnen zijn dat het Hoofd Vastgoed Defensie (stuurt hij RVB aan, en is Adang

MARITIEM CLUSTER DEN HELDER
TOEKOMSTBESTENDIGE
STAD EN HAVEN
VOOR DE KOP VAN
NOORD-HOLLAND



Colofon

Dit product is opgesteld door AT Osborne



in opdracht van:

Gemeente Den Helder
Koninklijke Marine
Provincie Noord-Holland

Definitieve versie
6 april 2022

foto's - gemeente Den Helder
kaart-en beeldmateriaal - AT Osborne/Provincie Noord-Holland

VOORWOORD

Dit rapport is de uitkomst van een traject waaraan veel mensen hebben meegewerkt. Vanuit de Provincie Noord-Holland, gemeente Den Helder, Koninklijke Marine, N.V. Port of Den Helder, Rijksvastgoedbedrijf, Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier, Ministerie van Economische Zaken en Rijkswaterstaat zijn mensen gezamenlijk aan de slag gegaan om te zoeken naar een toonaangevend en toekomstbestendig perspectief voor het Maritiem Cluster. Wij van AT Osborne, zijn als procesregisseur in de lead geweest bij het komen tot dit punt, maar hadden dat niet zonder de continue inspanningen van deze mensen kunnen doen. In het bijzonder hebben wij de open samenwerking in de werkgroepen zeer gewaardeerd. Het heeft partijen dichter bij elkaar gebracht en dat is een mooie stap op weg naar meer.

In 2019 heeft op verzoek van de stakeholders in Den Helder een Gateway Health Check (onderdeel van het Ministerie van BZK) plaatsgevonden die tot de aanbeveling heeft geleid om met betrokken partijen te komen tot een gezamenlijk streefbeeld voor het Maritiem Cluster Den Helder en omgeving. Twee ontwerpende bureaus zijn gevraagd om verschillende ruimtelijk strategische verkenningen voor het Maritiem Cluster te schetsen. Zij zijn erin geslaagd de verschillende belangen en mogelijkheden helder te illustreren in de vorm van een aantal concrete modellen (zie rapporten Posad Maxwan en Generation Energy september 2020 en FABRICations en Kirkman Company september 2020).

De Rijksbouwmeester heeft op basis van deze ruimtelijke verkenningen, die inspirerend moeten werken voor een verdere invulling, een zestal aanbevelingen gedaan.

Dat zijn:

1. Doe het integraal, niet sectoraal en doe het gezamenlijk.
2. Kies voor maximaal rendement op geïnvesteerde maatschappelijke euro's
3. Zet nu in op de lange termijn
4. Kies voor kwaliteit
5. Kijk naar het schaalniveau van de regio
6. Zorg voor continuïteit en goede bestuurlijke samenwerking op alle niveaus

Deze aanbevelingen zijn voor ons kaderstellend geweest zowel voor het uitwerken van een Lange Termijn Perspectief als voor het identificeren van mogelijkheden op korte(re) termijn.

Met het afronden van dit rapport is een toonaangevend en toekomstbestendig Maritiem Cluster wellicht wat dichterbij gekomen, maar er zal ook na dit rapport nog veel werk moeten worden verricht om de perspectieven en denkrichtingen om te zetten in actie(s). Er is dus geen eind gekomen aan het ingeslagen traject. Het is de wens van ons dat partijen – gezamenlijk en op basis van het huidige begrip en vertrouwen – verder blijven werken aan de volgende fases van deze geweldige gebiedsontwikkeling.

Hiermee wordt een fundament gelegd voor de verdere ontwikkeling en realisatie van een toekomstbestendig en toonaangevend Maritiem Cluster. Het is aan de samenwerkende overheden (Provincie Noord-Holland, Gemeente Den Helder en Koninklijke Marine) om andere bestuursorganen en stakeholders in stad en regio te betrekken voor het vervolg. De lijnen van dit rapport kunnen de basis vormen voor een breed gedragen bestuursakkoord. Het bestuursakkoord is, ons inziens, leidend in de ontwikkeling en realisatie van het Maritiem Cluster.

INHOUDSOPGAVE

HET VERHAAL: Compachte high-tech Zeehaven	6
1. HET MARITIEM CLUSTER	
1.1 Inleiding	11
1.2 De ambitie van het Maritiem Cluster	12
1.3 De opgaven op regionale schaal	16
1.4 Twee hoofddoelstellingen	20
2. LANGE TERMIJN PERSPECTIEF VOOR HET MC	
2.1 Inleiding	23
2.2 Ruimtelijk structurerende elementen	26
3. DE KERNZONE	
3.1 Inleiding	33
3.2 Behoeften en belangen kernzone	36
3.3 Drie clusteropgaves	38
3.3.1 Opgave Nieuwe Diep-Nieuwe Werk	40
3.3.2 Opgave Harssens en omstreken	50
3.3.3 Opgave Kooypunt-Kooyhaven	58
3.3.4 Overige opgaven	62
4. ADVIES EN VERVOLG	65
5. BIJLAGEN	
I Proces	71
II Aanpak	78

Het verhaal: Compacte High-Tech Zeehaven

Ver weg....

In het waterrijke west Nederland is Den Helder een van de (meest) strategische locaties op het kruispunt van Noordzee en Waddenzee. Het is de plek waar een belangrijk deel van de (wind)energie die gewonnen wordt op de Noordzee binnenkomt en wordt doorgevoerd en de offshore (lucht)haven van waaruit een belangrijk deel van de energie infrastructuur op zee wordt onderhouden. Tevens is de haven van Den Helder de thuisbasis voor de Koninklijke Marine. De onderhoudswerkplaatsen van de Koninklijke Marine zijn hoogwaardige geoutilleerd en voorzien de KM en andere bedrijven van adequaat onderhoud aan schepen (en wapensystemen).

De contouren van de opgaven die de veranderende geopolitieke- en klimaatsituatie met zich meebrachten kwamen rond 2020 steeds scherper in beeld als ontwikkelkrachten voor Den Helder. Waar het toenemend strategische belang zich echter vertaalde in nieuwe kansen voor stad en haven, zorgde de versnelde zeespiegelstijging aanvankelijk juist voor toenemende veiligheids- en operationele risico's. Steden en dorpen werden onder de loep gelegd: als het water komt, waar zetten we dan op in?

De stad was genoodzaakt zich kritisch te heroriënteren op het gebruik van de beschikbare ruimte en de vanzelfsprekendheid van te allen tijde behoud en bescherming ervan. Om de toenemende kosten van bescherming tegen de zee (ook op termijn) in de hand te houden bleken twee dingen noodzakelijk: zuinig en slim ruimtegebruik (met als uitkomst een compacte stad) en tegelijk: inzetten op het versterken van het strategisch en economisch belang van de stad. Alleen een stad met waarde is immers het behouden waard.



Dit besef bracht haven, Marine en stad dicht bij elkaar rondom de noodzaak van een structurele en duurzame verbouwing van het haven- en werkgebied van de stad. In dezelfde tijd publiceerden rijk en regio plannen over de lange termijn toekomst van Nederland waarin zij steeds gedurfter beelden presenteerden van een waterrijk west Nederland. Daarin 'stadspolders' waarin alles van (nationale) waarde beschermd zou moeten worden. Zo begon de mogelijke toekomst van Den Helder een gezicht te krijgen. Als Amsterdam een toekomst als stadspolder zou kunnen hebben, waarom Den Helder als nationale energie- en militaire Hub dan niet?



montage "energienatuurlandschap"

Dichtbij....

Den Helder is een schiereiland in zee. De stad is aan drie kanten omringd door water, maar heeft slechts één luwe kant. Hier is haven- en werkruimte gewonnen op zee. Lange lijnen (kanaal, dijken, wegen en kades) begrenzen en doorsnijden dit kunstmatige, lange en smalle landschap en maken er doorheen bewegen lastig.

Rondom het schiereiland Den Helder liggen eveneens bijzondere en complexe juridische regimes. De Wadden zijn beschermd door N2000 en Unesco, en het omvangrijke defensieterrein is beveiligd, niet openbaar toegankelijk en gesloten met zonerings die verder reikt dan het eigen gebied. De Marine kazerne Willemsoord met de Nieuwe Haven is een eiland binnen de stadsgrenzen. Nieuwe ruimte voor Marine, Havenbedrijf, toekomst en stad kan er niet makkelijk bijgemaakt worden.

Die moet op een andere manier worden gevonden. Binnen de beperkte grenzen van het schiereiland gaat gebiedsontwikkeling daarom om het vinden van synergie, om Samenwerking, Reorganiseren, Indikken en Combineren van functies. Dit lukt alleen als gezamenlijke overheden en stakeholders meedoen en helder is welke voordelen hier voor eenieder – en voor de lange termijn en de stad als geheel – inzitten. Gebruik(ersgroepen) zullen - meer dan in de huidige situatie - strategisch moeten worden verweven of soms juist beter gescheiden. Infrastructuur, in de breedste zin van het woord (weg, water, gas, haven, elektra), moet een integraal onderdeel zijn van deze 4D puzzel (=3D+tijd). Nieuwe 'Hotspots' van bepaalde functies hebben slimme infracombinaties nodig, en andersom zijn die pas nuttig en betaalbaar als er zulke Hotspots zijn.



Ruimte- en belangenpuzzels als deze zijn nooit eenvoudig, maar ze leveren uiteindelijk wel gebieden op met aantrekkingskracht en identiteit, zoals bijvoorbeeld de stationsomgevingen van Utrecht of Amsterdam. Ook de opgaven in deze gebieden waren meervoudig complex: logistiek, technisch, gebruik en partijen. Het zijn ook gebieden die als nieuwe stadsfragmenten, én door het erin geïnvesteerde geld langer standhouden dan verspreide, minder robuuste ontwikkelingen.



montage "Willemsoord Plus"



1.1 INLEIDING

Sinds begin 2020 verkennen de Gemeente Den Helder, Provincie Noord-Holland en het ministerie van Defensie (met het Commando Zeestrijdkrachten als kartrekker) samen de mogelijkheden om het Maritiem Cluster Den Helder duurzaam en economisch rendabel en met maatschappelijke meerwaarde te ontwikkelen. Het Maritiem Cluster heeft namelijk te maken met een toenemend aantal complexe opgaven op het gebied van milieuruimte, bereikbaarheid en economische ruimte voor gewenste civiele en militaire functies. Daarnaast is er ook een noodzaak om in te spelen op de verwachte gevolgen van klimaatverandering, zoals de stijgende zeespiegel en bieden ontwikkelingen rondom de energietransitie kansen voor deze regio. De urgentie is, gelet op de ontwikkeling op het gebied van de afbouw van fossiele brandstoffen waarop de regio is ingericht, hoog.

Er liggen in ieder geval twee nationale opgaven die direct de Kop van Noord-Holland en met name Den Helder raken.

1. De nieuwe Defensienota 2022. Defensie moet voldoende toegerust zijn om de veiligheid en vrijheid te beschermen, in Nederland en elders in de wereld, nu en in de toekomst. Hiervoor is o.m. inzet nodig op goed werkgeverschap, betere samenwerkingen tussen Defensie en civiele bedrijven/kennisinstellingen en een verdere verduurzaming van het vastgoed.
2. Voornemens ten aanzien van het klimaat in het regeerakkoord: De voornemens betreffen o.m. een aangescherpt doel voor de CO2-vermindering ten opzichte van 1990, zijnde een reductie hiervan met 55 procent in 2030. Daarnaast wordt stevig ingezet om gasverbruik te verminderen.

1.2 DE AMBITIE VAN HET MARITIEM CLUSTER

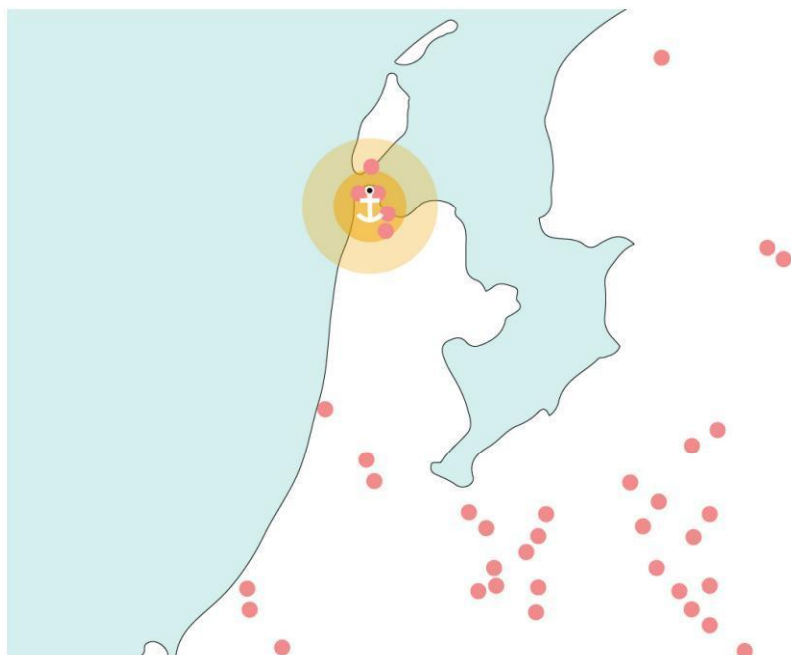
Het Maritiem Cluster is de thuisbasis voor de Koninklijke Marine. De onderhoudswerkplaatsen in de haven zijn hoogwaardige geoutilleerd en voorzien de KM en civiele bedrijven van adequaat onderhoud aan schepen (en wapensystemen). Tevens is de haven van Den Helder de plek waar een belangrijk deel van de (wind)energie die gewonnen wordt op de Noordzee binnenkomt en wordt doorgevoerd en de offshore (lucht)haven van waaruit een belangrijk deel van de energie infrastructuur op zee wordt onderhouden. Het Maritiem Cluster is op basis van deze twee cruciale belangen een plek van Nationale betekenis en moet als zodanig versterkt worden.

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

Thuisbasis Koninklijke Marine

Den Helder is de thuisbasis voor de Koninklijke Marine. De KM is onlosmakelijk verbonden met Den Helder en is de grootste werkgever in de regio. De KM is zeer belangrijk voor Den Helder en andersom is Den Helder dat ook voor de Koninklijke Marine. Voor de KM geldt boven alles dat de operationele inzetbaarheid te allen tijde gegarandeerd moet kunnen worden. Voor een verantwoorde bedrijfsvoering moet rekening gehouden worden met de huidige en toekomstige vereisten voor de fysieke leefomgeving. Hierdoor bestaat er nu al een tekort aan geschikte

kaderuimte. Daarnaast is, na jaren van bezuinigingen het defensiebudget aanzienlijk verhoogd. Hierdoor is er, na jaren van krimp, weer ruimte voor groei voor de KM, waardoor de werkgelegenheid zal toenemen. Schepen worden vervangen door een nieuwe generatie modernere en grotere eenheden. Het tekort aan (kade) ruimte zal de komende jaren dan ook toenemen. De ruimte op de marinebasis is echter beperkt. Gezocht moet worden naar mogelijkheden voor een multifunctioneel of efficiënter gebruik van de beperkte beschikbare ruimte binnen het Maritiem Cluster. Defensie is landsbreed haar vastgoedportefeuille aan het rationaliseren. Het vastgoed is over het algemeen verouderd en wijd verspreid. Om de defensie brede vastgoedportefeuille toekomst vast te ontwikkelen zijn plannen opgesteld voor revitalisering, concentratie en verduurzaming. Deze plannen zijn voor de Marinebasis in Den Helder ook aanleiding om anders naar het huidige vastgoed te kijken. Met het oog op de zeespiegelstijging en de ligging buitendijks heeft ook de Defensie de noodzaak om compact, ruimte-efficiënt en toekomstbestendig met haar gebied om te gaan.



De locaties van Defensie in Nederland

Logistieke basis voor offshore en aanlandplaats van duurzame energie

De haven van Den Helder speelt op zowel nationaal als regionaal niveau een belangrijke rol ten aanzien van operations & maintenance van de offshore energie (olie & gas en wind op zee). Met name de combinatie van de haven met het nabij gelegen Den Helder Airport - die vrijwel geheel is ingericht voor offshore dienstverlening – maakt deze plek zo uniek en sterk. Den Helder is op dit moment al een belangrijke aanlandplaats van energie, zo komt de meerderheid van het Noordzeegas hier aan land. Fossiele brandstoffen (zoals gas) zijn echter eindige producten en deze moeten op korte termijn worden getransformeerd naar meer duurzame varianten en daar liggen voor Nederland en de regio dan ook de grote opgaven.



Windparken op zee in ontwikkeling (oranje) en in planning (paars)

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

Dus: Den Helder is van nationale betekenis

Er moet serieus rekening gehouden worden met een nieuwe inrichting van Nederland. Het IPCC rapport “Als het water komt” beschrijft de consequenties van een zeespiegelstijging van 1 tot mogelijk 3 meter. Het toekomstbeeld van Nederland tot 2100 wordt daarmee al feitelijk bepaald door water. Den Helder is van nationale betekenis, niet alleen vanwege de Rijkszeehaven, met functies buiten- maar ook binnendijks, maar ook als belangrijke en cruciale factor in de energievoorziening en energie balancerings voor andere regio's en het land. Dergelijke plekken van nationale betekenis dienen beschermd te worden. Den Helder zal als nationale energie- en militaire hub in dit beeld sterk op de kaart moeten staan en dat vraagt nu al aandacht.

1.3 DE OPGAVEN OP REGIONALE SCHAAL

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

We onderscheiden een zestal opgaven en kansen die betrekking hebben op het Maritiem Cluster:

De economische positie versterken:

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



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

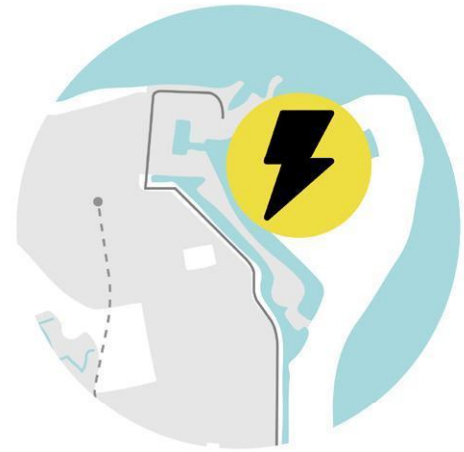
Operationele inzetbaarheid KM waarborgen:

De Koninklijke Marine wordt in haar bedrijfsvoering beperkt door te weinig afmeerruimte. De nieuwe (grotere) schepen van de KM zorgen voor meer vraag naar zee-kade ruimte. Er is ruimte nodig voor de KM om zich hier ook voor de toekomst te kunnen blijven ontwikkelen en te groeien, wat direct ten goede komt aan de stad en regio. Daarnaast wil de KM een aantrekkelijke werkgever zijn in een aantrekkelijke woon- en leefomgeving. Dat vraagt om ruimtelijke kwaliteit, goede huisvesting en goede voorzieningen op zowel het Defensie terrein als in de stad. Naast de ruimte-vraag ligt er een opgave voor KM ten aanzien van human capital. De KM is op zoek naar technisch geschoold personeel, dat noodzakelijk is voor het nodige onderhoud en/of het door ontwikkelen van innovatieve maritieme systemen. Dat kan zij niet alleen. De KM zoekt dan ook nadrukkelijk de samenwerking met andere partijen (civiel) bij de invulling van deze opgaven, denk hierbij aan de Regio Deal, 'de Kop Groeit' etc.



Schakel in de energietransitie vergroten:

In de haven is fysieke ruimte nodig om de nieuwe economie rondom Wind op Zee en H2 te kunnen faciliteren. Deze stap is noodzakelijk om ook in de toekomst de Offshore sector als een tweede economische pijler in de haven voor de toekomst zeker te stellen. Den Helder ligt op een cruciale positie ten opzichte van de (noordelijke) Noordzee. Gelet op de ontwikkelingen rondom Wind op Zee - nu en na 2030 - ligt er voor Den Helder en de regio een opgave om hier op tijd de aansluiting te realiseren. De ontwikkelingen gaan snel en de ambities voor wind op zee tot aan 2030 zijn in het huidige regeerakkoord meer dan verdubbeld. De urgentie is dan ook hoog om Den Helder en de regio hiervoor in positie te brengen! De Kop van Noord-Holland streeft er naar om naast het Offshore onderhoud aan windparken tevens een cruciale schakel te worden in de productie, aanlanding, omzetting en doorvoer van duurzame energie vanaf de Noordzee. Hiervoor zet de regio in op een goed vestigingsklimaat voor de nieuwe partijen die hun werkzaamheden zoeken in het onderhoud, de logistiek en bevoorrading van windparken en waterstofinfrastructuur op de Noordzee. Hiervoor is dus naast ruimte ook inzet nodig op goede faciliteiten, goede bereikbaarheid, kennis en mogelijkheden voor experimenten.



Bereikbare stad waarborgen:

De regio en de N250 in het bijzonder hebben te maken met een toenemende verkeersdruk en daarmee met een verkeersveiligheidsvraagstuk. Er is te veel verkeer dat gebruik maakt van de huidige beperkte routes naar de bedrijven (Westoever, Nieuwe Werk en binnenstad), de KM (via Moormanbrug) en de TESO (doorgaande route naar Texel). Er is een duurzame oplossing



nodig om tegemoet te komen aan de vraag naar bereikbaarheid, verkeersveiligheid en de wens van inwoners om congestie ten alle tijden zoveel mogelijk tegen te gaan, opdat de leefbaarheid van de stad en haar inwoners niet langer (of extra) onder druk komt te staan en de bereikbaarheid van havenactiviteiten geborgd blijft.

Stad, zee en haven met elkaar verbinden:

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



Toekomstbestendig ontwikkelen:

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

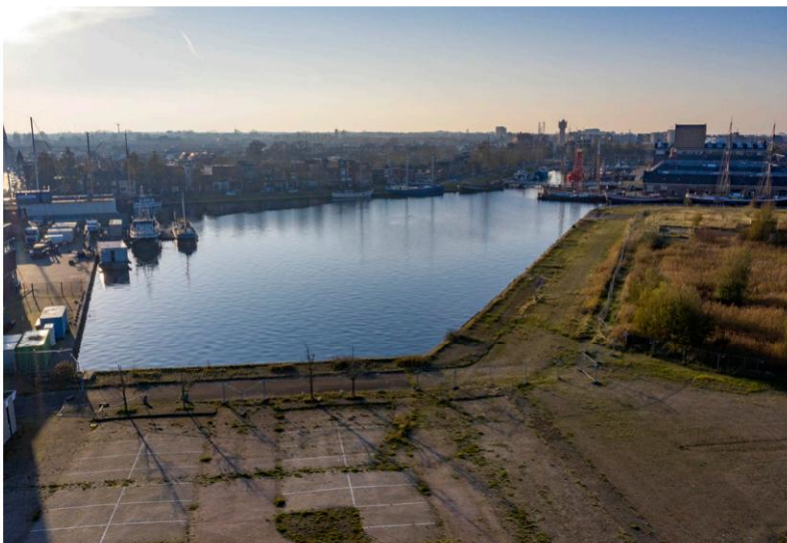


1.4 TWEE HOOFDDOELSTELLINGEN

De eerder gestelde zes opgaven (die zich op korte termijn aandienen), in combinatie met de ambitie voor het Maritiem Cluster op lange termijn, vertalen zich in twee hoofddoelstellingen. Deze hoofddoelstellingen vormen de basis die nodig is om verder uit te groeien tot High Tech Zeehaven waar KM en civiele bedrijven zich optimaal kunnen (door)ontwikkelen.

I Het versterken van de Haveneconomie:

De haven is voor Den Helder de economische motor en de reële mogelijkheid voor economische groei. Ondanks dat Den Helder geen haven van nationaal belang is in economische zin, gaat het hier wel om een Rijkszeehaven van een bijzondere categorie gezien de combinatie van civiele en defensiebelangen. De haven van Den Helder is de thuishaven van de KM en dient ook als belangrijke haven voor de Kustwacht. Met de ontwikkelingen op de Noordzee zullen de activiteiten van de KM navenant toenemen en aan belang winnen. De Rijkszeehaven zal zich meer en meer



ontwikkelen als operationeel centrum en thuisbasis voor handhaving, bewaking en beveiliging van het Noordzeegebied. Hier heeft de Kustwacht nadrukkelijk ook een belangrijke rol te vervullen. De Rijkszeehaven biedt daarnaast ook kansen voor verdere economische ontwikkeling op het gebied van voor offshore & maintenance en inzet op waterstof.

II Het versterken van de Maritieme stadsontwikkeling:

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





2

LANGE TERMIJN PERSPECTIEF
VOOR HET MARITIEM CLUSTER

2.1 INLEIDING

Bij een toekomstbestendige ontwikkeling moet vooruit gekeken worden. Wat zijn de grote veranderingen van de komende decennia en hoe kunnen we daar al rekening mee houden in de huidige planvorming? Er is, met die reden, eerst gekeken naar de lange termijn ontwikkelingen waar Nederland, de regio en Den Helder in het bijzonder mee te maken gaan krijgen. Deze lange termijn perspectieven zijn namelijk richtinggevend en in enkele gevallen kader stellend voor alle opgaven die de komende tijd op de regio zullen afkomen.

Het Lange Termijn Perspectief is niet een eindbeeld. Het betreft ontwikkelingen binnen een aantal thema's die structurerend zijn voor de toekomst, zijnde waterveiligheid, mobiliteit/bereikbaarheid en energietransitie. Deze zijn daarmee de leidende elementen als het gaat over elke ontwikkeling die binnen het Maritiem Cluster valt. Dat wil zeggen dat elke ontwikkeling een bijdrage aan een of meerdere van deze elementen levert.

HET LANGE TERMIJN PERSPECTIEF

Ontwikkeling Maritiem Cluster



- Thema Waterviligheid
- Thema Mobiliteit
- Thema Energie

Het Lange Termijn Perspectief zet dus eerder een duidelijke richting uit. Deze biedt houvast voor alle plannen die komende jaren ontwikkeld zullen worden om de hoofddoelstellingen te bereiken.

Gelet op de positie en specifieke uitdagingen van de Kop van Noord-Holland zijn een drietal ontwikkelingen uitgelicht. Deze drie worden door ons beschouwd als leidende principes voor alle opgaven die zich op korte en middellange termijn aandienen. Wij hebben deze principes 'ruimtelijke structurerende elementen' genoemd.

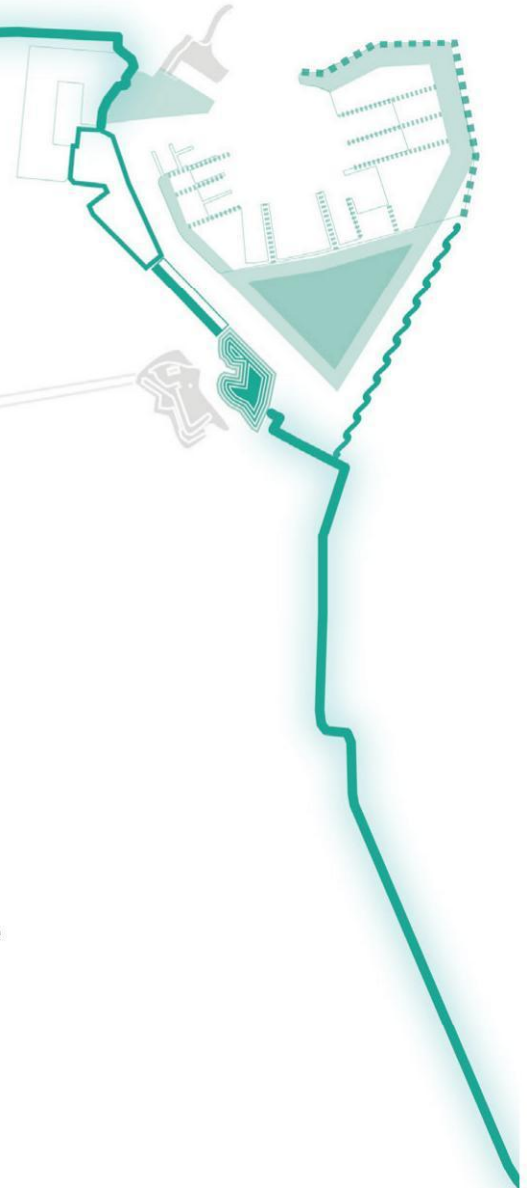
2.2 RUIMTELIJK STRUCTURERENDE ELEMENTEN

Waterveiligheid: robuuste kering is investering in de stad

De zeespiegel stijgt, en richting 2100 is dat wellicht al bijna een meter ten opzichte van nu. De scenario's van het Deltaprogramma laten diverse manieren zien om met het stijgende water om te gaan: meebewegen met het stijgende water, beschermen van de huidige situatie/ kustlijn en zeewaarts uitbreiden van kustverdediging. Tot 2050 hebben we de te verwachten stijging van de zeespiegel redelijk in beeld. Daarna wordt het onzeker. Gaat de lijn exponentieel omhoog of blijft de stijging geleidelijk doorgaan? Die mate van onzekerheid vraagt om maximale flexibiliteit naar de toekomst en dus om verstandige (en flexibele) ingrepen.

Van alle scenario's, analoog aan de scenario's vanuit het Deltaprogramma, is de keuze voor een robuuste waterkering, die wellicht voor 100 jaar wordt ontworpen, de meest toekomstbestendige. Omdat zo de buitendijkse gebieden in deze periode niet belast worden met een waterveiligheidsopgave die de flexibiliteit van gebruik beperkt. Door daarnaast vast te houden aan de bestaande locatie is het een rake investering in de stad Den Helder. Dit is immers de plek waar stad, zee en haven elkaar raken.

De primaire waterkering die door de kern van het Maritiem Cluster slingert, is op korte termijn, aan onderhoud toe. Er doet zich dus nu een kans voor om de noodzakelijke aanpassingen (ten behoeve van de waterveiligheid) te koppelen aan andere urgente opgaven ten aanzien van de economie en maritieme stadsontwikkeling. De beperkte beschikbare ruimte op

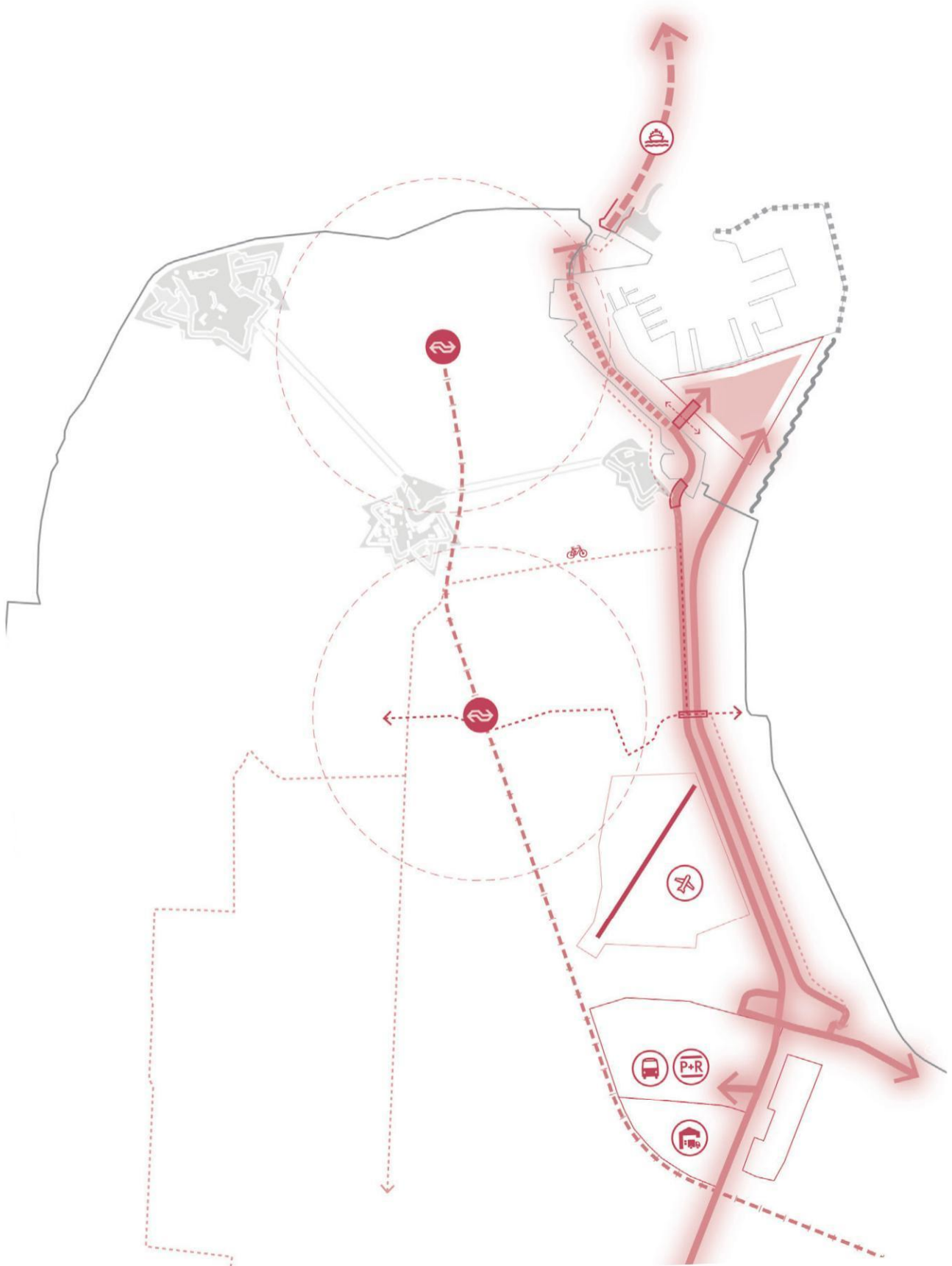


het Nieuwe Diep-Nieuwe Werk sluit een traditionele dijkversterking uit. Vanuit die optiek is een gezamenlijke aanpak en invulling van een nieuwe waterkering dan ook noodzakelijk. Een slimme multifunctionele waterkering biedt de gelegenheid om niet alleen de veiligheid te waarborgen, maar kan ook diverse andere functies dienen of versterken. Daarbij zal de primaire waterkering zodanig moeten worden ontworpen dat ook oplossingen op de langere termijn (2100 en verder) daar later flexibel in te voegen/ of aan te koppelen zijn.

Dat laatste geldt net zo goed voor het buitendijkse deel van het Maritiem Cluster. Ook al ligt dit deel buitendijks, er moet wel nagedacht worden over de consequenties van een zeespiegelstijging. Mogelijk betekent een verdere stijging dat er op termijn de noodzaak ontstaat om meer dan nu mee te bewegen met de zee. Dat vraagt dat we nu al nadenken over die mogelijkheden, opdat we er later geen spijt van krijgen. Ontwikkelrichtingen ten aanzien van de primaire waterkering (maar ook ten aanzien van het Defensie terrein) zullen dus rekening houden met eventuele in de toekomst noodzakelijke aanpassingen.

Input voor planontwikkelingen

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



Mobiliteitstransitie: minder, anders, duurzamer reizen

We gaan minder reizen, anders reizen én duurzamer reizen. Dat betekent voor Den Helder dat de verkeersstromen naar en door de stad zullen veranderen. Zwaar verkeer kan bijvoorbeeld eerder worden afgevangen en van daaruit gaat het vervoer slim en duurzaam naar haven en stad. Bestemmingsverkeer wordt dan via aantrekkelijke routes de stad in geleid. Gebruik van openbaar vervoer naar Den Helder en Texel wordt verder gestimuleerd, waarbij een mobiliteitshub op bijvoorbeeld Kooypunt een ruimtelijke smaakmaker voor de zuidelijke entree van de stad kan worden. Kortom: in de toekomst staat niet meer de auto maar de reiziger centraal en dat komt de leefbaarheid in de stad ten goede.

Input voor planontwikkelingen

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



De energietransitie

Noord-Holland Noord wordt dé waterstofregio van Nederland. De regio heeft daarin een unieke en strategische positie. Het is de doorvoerhub van waterstof vanuit de windparken op zee: de aanwezige infrastructuur van gasleidingen van zee naar de stad maakt aansluiting op een nationale waterstofinfrastructuur een logische keuze. De grootschalige plannen voor windparken op zee ondersteunen een positie van regio als centraal punt in de Noord-Europese energiewinning.

Behalve als hub zal de betekenis van de regio ook toenemen op het gebied van onderhoud, logistiek en bevoorrading van de windparken. De bedrijven in de haven en rond de luchthaven van Den Helder hebben al decennialange ervaring met offshore onderhoud en bevoorrading. Deze positie wordt uitgebreid met kennis en ontwikkeling van duurzame energie (materiaalproductie, onderhoud).

Den Helder ontleent zijn identiteit straks - naast het zijn van de marinestad van Nederland - ook aan zijn positie als energiehub. De gegarandeerde beschikbaarheid van duurzame energie trekt steeds meer bedrijven en de ruimtelijke verschijningsvorm van energietransport en omzetting is beeldbepalend. Den Helder zet dit 'energielandschap' in als haar nieuwe visitekaartje.

Input voor planontwikkelingen

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



3

DE KERNZONE

3.1 INLEIDING

Het Lange Termijn Perspectief beweegt zich langs drie structurerende elementen, zijnde waterveiligheid, mobiliteit/bereikbaarheid en energietransitie. Deze elementen zijn daarmee de leidende elementen als het gaat over elke ontwikkeling die binnen het Maritiem Cluster valt. Dat wil zeggen dat elke ontwikkeling een bijdrage aan een of meerdere van deze elementen levert. Het Lange Termijn Perspectief heeft daarmee duidelijk richtinggevend uitgangspunten neergezet. Deze bieden houvast en richting voor alle plannen die komende jaren ontwikkeld zullen worden om de hoofddoelstellingen te bereiken.

De kernzone is het vliegwiel voor een integrale(re) gebiedsontwikkeling. De rijksbouwmeester (en opdrachtgevers) ziet de kernzone als gebied dat een trekkende functie kan hebben voor een totale herprofilering van het Maritiem Cluster. De opgaven in de kernzone kenmerken zich over het algemeen door een meer functionele pragmatische insteek, bijvoorbeeld omdat iets op korte termijn noodzakelijk is. Er spelen diverse ontwikkelingen die binnen enkele jaren al om een aanpassing of oplossingsrichting vragen.

De hoofddoelstellingen komen samen in de kernzone. Voor de ruimtelijke vertaling zijn de structurerende elementen (bereikbaarheid/mobiliteit, waterveiligheid en economie), maar ook de havenontwikkeling, een belangrijk richting gevend vertrekpunt. Immers hier etaleert zich op lokaal niveau:

- een ruimtevraag die gekoppeld is aan de economische ontwikkelingen van Den Helder en de regio, waar met name wordt ingespeeld op een

- duurzame bedrijfsvoering van de KM en Kustwacht, behoud van werkzaamheden van onder andere RWS en op onderhoudswerkzaamheden ten aanzien van Wind op Zee en aan de waterstofinfrastructuur.
- de problematiek van de congestie (m.n. rond de Van Kinsbergenbrug (kruising) en Moormanbrug). Met daarnaast de problematiek van de verkeersveiligheid op de smalle verkeersroute door de haven waar vrachtverkeer en fietsverkeer van hetzelfde tracé gebruik maken. Deze vraagstukken worden nog extra versterkt met het voornemen voor een nieuwe verbinding tussen Willemsoord en Buitenveld. Daar bovenop zal uitbreiding van havenactiviteiten de verkeersstroom via de haven extra intensiveren, waardoor zowel bereikbaarheid als veiligheid extra onder druk komen. Niet los hiervan kan worden gezien dat de bereikbaarheid van Buitenveld en Willemsoord wordt verbeterd door deze met elkaar te verbinden.
 - de problematiek van de noodzakelijk aanpassing van de primaire waterkering in relatie tot de ruimte (een verzwaring/versterking van de primaire kering laat geen of nauwelijks ruimte voor andere functies op het Nieuwe Diep/Nieuwe Werk.

Alle toekomstige ontwikkelingen in de kernzone moeten bijdragen aan versterking van de haven economie en/of versterking van de maritieme stadsontwikkeling. En zouden in principe passend moeten zijn binnen de structurerende lijnen of randvoorwaarden die uit het Lange Termijn Perspectief volgen. De plannen zullen altijd getoetst moeten worden aan;

1. de ruimtebehoefte voor havengerelateerde activiteiten en energie-infrastructuur
2. de verbetering of status quo in relatie tot de

bereikbaarheid van het maritiem cluster (m.a.w. ontwikkelingen/voorstellen mogen niet leiden tot een verslechtering van de bereikbaarheid).

3. Het waterveiligheidsvraagstuk, met dien verstande dat ontwikkelingen/voorstellen moeten voldoen aan de normering van de waterveiligheid voor 2050.

Een belangrijk onderdeel van het economisch venster betreft de potentie van Den Helder als civiel-militair cluster voor scheepsonderhoud. De visie ontwikkeling op dit onderwerp is voor nu buiten de scope geplaatst van dit rapport, maar is wel een zeer belangrijke ontwikkeling die van grote toegevoegde waarde zal zijn voor het Maritiem Cluster in de toekomst.

3.2 BEHOEFTE EN BELANGEN KERNZONE

In de kernzone komen veel opgaven samen. Het is een ingewikkelde puzzel die een intensief proces vraagt om gelegd te kunnen worden. Ten behoeve van een transparant werkproces is met alle tot nu toe betrokkenen een werklijn bepaald die uitgaat van belangen en behoeftes van de actoren. Deze zijn leidend bij het gehele proces voor het bepalen van een perspectief voor de kernzone. Daarmee zijn functies en gebruik bij het leggen van deze puzzel boven eigendom gesteld. Uiteraard zal eigendom bij de verdere uitwerking en implementatie wel een rol spelen.

Concreet betekent dit dat er naar de kernzone gekeken is vanuit de vraag naar een combinatie van zeekaderuimte (streckende meters) en watergebonden/ havengebonden bedrijventerrein. Met deze gecombineerde vraag dienen zich in de kernzone interessante win-win oplossingen aan, waarbij de mogelijkheden voor strekkende meters zich vooral aandienen in het zuidelijke deel van de kernzone en de vierkante meters vooral in het noordelijke deel.

Bovenstaande ruimte claims leggen druk op de huidige invulling van de haven van Den Helder, want de ruimte in de haven is schaars. Er is daarom nadrukkelijk gekozen voor een functionele benadering van deze puzzel, waarbij functies en gebruik als leidende principes zijn meegenomen. In principe geldt dat huidige functies behouden blijven, tenzij er zwaarwegende belangen zijn om dat niet te doen. Wel kan er met functies geschoven worden. En er kunnen functies worden toegevoegd als dat meerwaarde oplevert en past binnen de doelstellingen en randvoorwaarden die gesteld zijn.

Tenslotte wordt naar de Kernzone gekeken vanuit stedelijke -en landschappelijke kwaliteiten. Bij alle

opgaven moet gekeken worden op welke manier voldaan kan worden aan het doel om de maritieme stadsontwikkeling vorm te geven. Het gaat om stedelijke verbindingen, verbindingen tussen stad en zee, toerisme, cultuurhistorie enzovoort.

De volgende gezamenlijke behoeften/belangen staan aan de basis voor de kernzone:

- minimaal 800 m¹ kade op basis van de geplande modernisering van de KM-vloot; goede bereikbaarheid (twee ontsluitingen) naar het defensieterrein; behoud van huidige functionaliteit en gebruiksruimte en ruimte voor gelimiteerde groei.
- 4-6 ha aanvullend haventerrein met open zee verbinding; 300 m¹ kade voor CCS; Voor het ruimte geven aan nieuwe havenactiviteiten wordt nadrukkelijk gekeken naar offshore voor Wind op Zee. Het gaat daarbij om het accommoderen van de onderhoudsactiviteiten WoZ , niet om de constructie en nieuwbouw van parken.
- Primaire waterkering en aandacht voor de meerlaagse veiligheid
- Een bereikbare stad en haven
- 0,5-1 ha terrein voor markeerdiensten (verharde buitenopslag- en logistieke ruimte voor de operationele werkvoorraad van de betonning, verankering en ander operationele behoeften van RWS). In de toekomst vraagt de inzet van Multi Purpose Vaartuigen ook nog extra ruimte.
- Vervanging aanlanding Veerhaven;
- Behoud van voldoende kaderuimte voor afmeercapaciteit van de Kustwachten. Ontwikkelruimte voor de bouw van het Maritiem Operatie Centrum Kustwacht en het Uitwijk, Training en Testcentrum.
- Het in principe behouden van huidige functies (of compensatie), met name inzet op het (gespecialiseerde) scheepsonderhoud.
- Verbetering van de economie en het vestigingsklimaat door inzet op Marine- en Civiele activiteiten in de haven, waarbij ook meer ruimte is voor innovatie. Daarmee wordt ook een impuls gegeven aan het woon en leefklimaat (specifiek denken aan geluid, externe veiligheid, etc), waarbij ook de ontwikkeling van Willemsoord Noord meegenomen moet worden.
- Inzet op verdergaande civiel-militaire samenwerking ter versterking van de maritieme sector.

3.3 DRIE CLUSTEROPGAVES

De in paragraaf 3.2 opgesomde behoeftes zijn het vertrekpunt voor een andere invulling/ruimtebeslag van de haven, maar we willen benadrukken dat de voorgestelde richtingen dan ook niet meer zijn dan dat. Opvolging is dus niet vanzelfsprekend. In veel gevallen vraagt dat nog meer en dieper onderzoek.

Het is van groot belang dat we de ontwikkelrichtingen in samenhang en vanuit het Lange Termijn Perspectief blijven zien. Het is een integrale puzzel waar veel belangen samenkomen. Zo kunnen en mogen de ontwikkelingen niet los van elkaar gezien worden. Er is in het Maritiem Cluster door het grote ruimtevraagstuk een grote mate van afhankelijkheden. Dat vraagt nauwkeurige coördinatie en slimme koppelingen en een uitdaging voor het vervolg.

Wij zien een aantal ontwikkelingen nadrukkelijk in samenhang met elkaar, wat leidt tot een drietal sleutelopgaven, de zogenoemde clusteropgaves voor:

1. Nieuwe Diep-Nieuwe Werk
2. Harssens en omgeving
3. Kooypunt/Kooyhaven

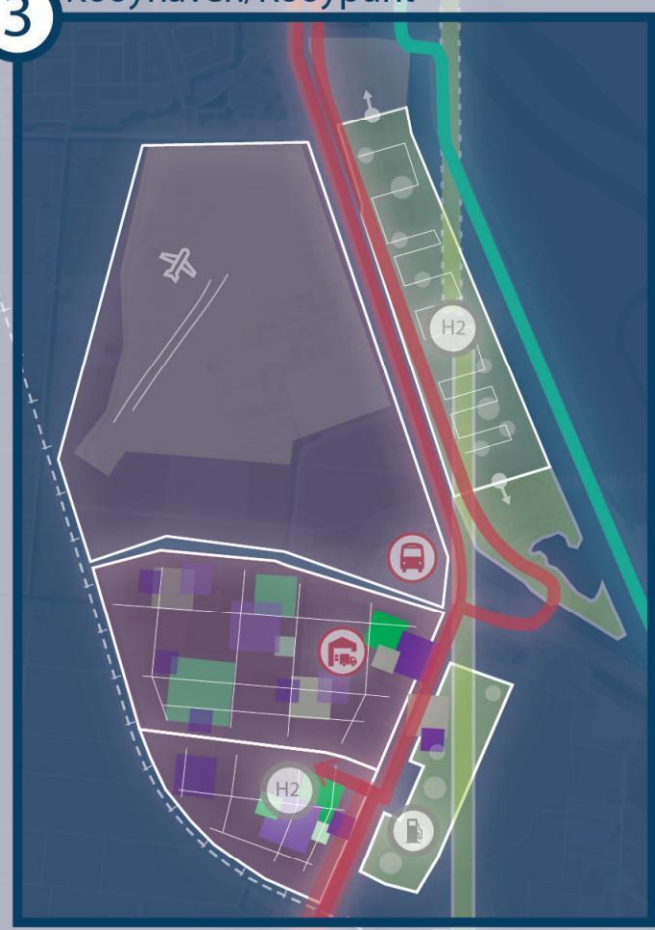


Harssens e.o.

2

1 Nieuwe Diep/
Nieuwe Werk

3 Kooyhaven/Kooypunt



3.3.1 Opgave Nieuwe Diep-Nieuwe Werk

In de opgave NDNW komt de ontwikkeling/aanpak van de primaire waterkering samen met het verbeteren van de bereikbaarheid van het maritiem Cluster als geheel. Een integrale ontwikkeling draagt bij aan de waterveiligheidsopgave, verbetert de bereikbaarheid (vermindert de congestieproblemen) en biedt ruimte voor versterking van de economie (o.m. energietransitie) door te kiezen voor een andere invulling/indeling, waarbij de verplaatsing van de Moormanburg een cruciale factor is. Daarmee voldoet deze opgave niet alleen aan de behoeften van partijen in dit gebied, maar past ook binnen de randvoorwaarden die volgen uit het Lange Termijn Perspectief.

In de volgende paragrafen wordt de opgave toegelicht en wordt aangegeven op welke manier de voorstellen in dit cluster aansluiten bij de doelstellingen, behoeften en kaders die eerder zijn gesteld.

In de opgave NDNW komt de ontwikkeling/aanpak van de primaire waterkering samen met het verbeteren van de bereikbaarheid van het maritiem Cluster als geheel. Een integrale ontwikkeling draagt bij aan de waterveiligheidsopgave, verbetert de bereikbaarheid (vermindert de congestieproblemen) en biedt ruimte voor versterking van de economie (o.m. energietransitie) door te kiezen voor een andere invulling/indeling, waarbij de verplaatsing van de Moormanburg een cruciale factor is. Daarmee voldoet deze opgave niet alleen aan de behoeften van partijen in dit gebied, maar past ook binnen de randvoorwaarden die volgen uit het Lange Termijn Perspectief.

In de volgende paragrafen wordt de opgave toegelicht en wordt aangegeven op welke manier de voorstellen in dit cluster aansluiten bij de doelstellingen, behoeften en kaders die eerder zijn gesteld.

Moormanbrug

In deze opgave is ruimte te vinden voor de vraag naar zeebode. Een sleutel voor (het vrij spelen van) ruimte ligt in het vervangen van de Moormanbrug. Deze brug is momenteel een van de twee hoofdontsluitingen van het defensie terrein. Defensie heeft als eis dat zij twee volwaardige ontsluitingen heeft van/naar haar terrein, waarbij een van de ontsluitingen direct het noordelijke deel van de Nieuwe Haven bedient. Dat is nodig/essentieel in geval van calamiteiten.



cluster Nieuwe Diep/Nieuwe werk

Dat vraagt om een zoektocht naar een goed alternatief en kan er geen sprake zijn van een verwijdering van de Moormanburg, maar van een verplaatsing. Gelet op de wens voor zoveel mogelijk kaderuimte, rekening houdend met veiligheidseisen ten aanzien van de munitieopslag gebieden, zou een 'nieuwe' Moormanbrug kunnen worden voorzien ter hoogte van de zuidoost kant van het Arsenaal.

Oostelijk van de verplaatste brug is nog ruimte voor additioneel 300 m1 zeekade wat mogelijk ruimte kan bieden voor het afmeren van kleinere schepen die geen open verbinding tot de zee nodig hebben. Een andere optie is om deze 300 meter op termijn te gebruiken als terminal (overslagterrein) voor schepen voor het afvoeren van CO2 (met boten) naar de lege gasvelden op zee. Dit zou een logische locatie zijn in het licht van de te ontwikkelen Blauwe Waterstof fabriek die wordt voorzien op het NAM terrein (Oostoever).

Tegelijkertijd kan ter hoogte van het huidige RWS terrein ook nog aanvullende kaderuimte gevonden worden. Er is hier ruimte voor aanvullend 250 meter. Met het verplaatsen van de Moormanbrug (en het verdiepen van het Nieuwe Diep naar -9 NAP) ontstaan zowel voor defensie als voor civiele bedrijven nieuwe ontwikkelmogelijkheden. Een verplaatsing van de Moormanburg biedt dus voor andere terreinen ook weer nieuwe perspectieven.

Zo zou het Arsenaal, wat nu een groot warehouse is voor de KM, en een strategische plek 'bezet' houdt op de Nieuwe Haven gerationaliseerd en verplaatst kunnen worden. Dat leidt niet alleen tot een betere bereikbaarheid van een nieuw te realiseren kade, maar een verplaatsing biedt ook de mogelijkheid om het

huidige terrein van het Arsenaal anders in te richten, met functies die beter passend zijn bij deze locatie. Ook het huidige terrein van RWS waar momenteel de betonmarkeringsdienst haar opslag heeft, zou om diezelfde reden herontwikkeld kunnen worden. Er is vanuit RWS geen noodzaak om op de huidige plek te blijven, zij zijn zelfs liever gesitueerd op een terrein buiten het defensie terrein in het kader van de bereikbaarheid. RWS heeft aangegeven behoefte te hebben aan een locatie met een open zee verbinding.

De huidige langgerekte kade langs het Nieuwe Diep zou mogelijk ook nog heringericht kunnen worden nu deze een open zee verbinding krijgt. Door het verplaatsen van de Moormanburg ontstaat een 1 ha watergebonden bedrijventerrein met een open zee verbinding. Dit biedt mogelijkheden voor herstructurering en vergroting van de kaderuimte aan het Nieuwe Diep en Nieuwe Werk waarmee ontwikkelruimte beschikbaar komt om meerdere kavels wind op zee te bedienen.

Achter de Nieuwe Moormanbrug staan nu enkele bedrijven die gerelateerd zijn aan de visserij. De visserij zal -zeker op termijn in omvang (sterk) afnemen of zelfs geen plek nodig hebben in Den Helder. Een herontwikkeling van dit terrein ligt derhalve ook voor de hand. Het zou ruimte kunnen bieden voor additionele afmeercapaciteit en voor activiteiten die geen directe toegang tot de open zee hoeven te hebben.

Nieuwe Diep-Nieuwe Werk

Het Nieuwe Diep - Nieuwe Werk bestaat uit openbare kades die in beheer zijn van het havenbedrijf Port of Den Helder. Het noordelijk gedeelte van het Nieuwe Diep wordt in combinatie met de Paleiskade intensief

gebruikt door de Offshore Functie. In het zuidelijk deel van de haven bevindt zich een smalle strook met diverse bedrijven en functies die geen directe of zelfs geheel geen watergebonden functie hebben. Anders is dit voor de bedrijven op het Nieuwe Werk waar wel een verbinding bestaat tussen de bedrijfsvestigingen en het gebruik van de kade. De kades in dit zuidelijk gedeelte van de haven worden primair gebruikt door de visserij, voor laden en lossen en werkzaamheden aan het vistuig. De verwachting is dat op termijn de omvang van de visserij activiteit in de haven van Den Helder verder zal afnemen (of zelfs verdwijnen).

De mogelijke nieuwe inrichting voor Het Nieuwe Diep/ Nieuwe Werk is erg afhankelijk van twee factoren.

1. De openbare kade in het westelijke gedeelte voldoet al in belangrijke mate aan de behoefte van de Offshore Sector. De kade van de visafslag wordt hier in toenemende mate ook voor ingezet, waarbij ook het gebouw van de visafslag in de toekomst zal worden ingezet ter ondersteuning van het onderhoud van windparken. Hiermee wordt in potentie voorzien in 1 ha van de becijferde ruimtevraag. Behalve de visafslag biedt de kade het Nieuwe Diep Noord geen fysieke uitbreidingsmogelijkheden waarmee kan worden bijgedragen aan de resterende ruimtebehoefte van 3-5 ha, tenzij het dijklichaam zodanig wordt verlegd dat de ruimte op Buitenveld aan de kaderuimte wordt toegevoegd. In het zuidelijk deel van de haven speelt de behoefte om in combinatie met de aanpassing van het dijklichaam ook een verbreding van de kaderuimte te realiseren. De belangrijkste betekenis van deze verbreding is dat de kade hiermee in de toekomst geschikt wordt gemaakt voor het afmeren van grotere zeeschepen, die thans dit gebied niet kunnen bereiken

vanwege de beperking van de Moormanbrug en de beperkte waterdiepte. Met deze kadeverbreding ontstaat er meer flexibiliteit in het gebruik van de haven en kan ook tegemoet worden gekomen aan de strekkende meter kadelenkte vraag die speelt in het Maritiem Cluster.

2. Daarnaast speelt in dit zuidelijke deel van de haven de verplaatsing van de nieuwe Moormanbrug als verbinding van en naar de Nieuwe Haven. Daarvan is duidelijk dat deze brug in ieder geval buiten de contour van de plofzone moet vallen, om te kunnen dienen als risicovrije calamiteitenroute. Als onderdeel van de ontwerpogave worden nog optimalisaties onderzocht met betrekking tot het gebruik van deze ontsluiting, in relatie tot de bereikbaarheid en ontvlechting van stromen. Door de positie van de kade Het Nieuwe Werk achter deze nieuwe Moormanbrug kan deze kade niet worden ingericht als een Offshore Terminal. Dit gedeelte in de haven kan niet bijdragen aan de



resterende ruimtevraag van 3-5 ha voor de Offshore Wind behoefte. Dat laat onverlet dat deze kade en het daarmee verbonden terrein van ca 1,5 ha wel een nuttige operationele functie voor het Maritiem Cluster kan vervullen.

Het Nieuwe Diep/Nieuwe Werk kan getransformeerd worden in een ‘nieuw’ bedrijfengebied met watergebonden functies. De huidige visgerelateerde dienstverlening zal in ieder geval op termijn (grotendeels) vertrekken, maar andere maritieme bedrijven zullen juist een vestigingsplaats blijven zoeken op/bij de haven. Het Nieuwe Diep-Nieuwe Werk is hiervoor zeer geschikt.

Verbetering van de bereikbaarheid

Deze clusteropgave biedt ook al een oplossing voor het bestaande bereikbaarheidsprobleem (congestie N250, met name bij de huidige Van Kinsbergenkruising). Door het verplaatsen van de Moormanbrug wordt de huidige verkeersdruk ter hoogte van de Van Kinsbergenbrug – huidige Moormanbrug direct verminderd. Het zal de doorstroming van verkeer verbeteren, maar het zal niet leiden tot minder verkeer dat gebruik maakt van de Van Kinsbergenbrug. Dit vraagt andere ingrepen.

De eerste ingreep is de voorgestelde realisatie van een tweede brug die in het verlengde van de nieuwe Moormanbrug (“Moormanbrug 2”) komt te liggen (en dan aansluit op de N250 iets noordelijk van de Ravelijnrotonde). Deze extra verbinding zorgt voor een ontmenging van de verkeersstromen van de N250. Daar waar nu zowel Defensie, als TESO, als maritieme bedrijven en ook inwoners gebruik maken van de route kan bij een tweede brug/verbinding het verkeer van en naar Defensie terrein en van en naar

Texel en deels van en naar het maritiem bedrijvendeel gebruik maken van dit alternatief. Dit zal de huidige congestieproblemen grotendeels oplossen en komt de verkeersveiligheid ten goede.

Een tweede ingreep bestaat uit het op termijn uitplaatsen/herpositioneren van functies van de haven naar Kooypunt/Kooyhaven. Vooral functies die gekoppeld zijn aan verkeersstromen en waarvoor geen noodzaak is dat zij in de haven zijn gesitueerd kunnen ook op andere plekken terugkomen. Dit draagt eveneens bij aan het verbeteren van de bereikbaarheid, de verkeersveiligheid en aan een verbetering van het woon- en leefklimaat.

Ten aanzien van het TESO verkeer (en/of het verkeer dat naar de binnenstad wil) kan verder nagedacht worden over het realiseren van een P+R (bv bij Kooyhaven/Kooypunt, of in de buurt van DHA) Een dergelijke logistieke hubfunctie kan - op de langere termijn - de verkeersstromen van en naar het centrum en/of de Veerhaven verder ontlasten. Dergelijke voorzieningen passen bij de veranderende manier van mobiliteit en dragen verder bij aan de leefbaarheid en stedelijke kwaliteit van de stad en aan de toeristische beleving op Texel zelf. Het verdient aanbeveling om op korte termijn te onderzoeken hoe dit zó vorm gegeven kan worden dat de voorziening aansluit bij de behoefte van toeristen.

Multifunctioneel dijklichaam

Deze gehele clusteropgave kent een leidende ontwikkeling, die van de primaire waterkering. Het hoogheemraadschap zal op korte termijn een plan opstellen op welke wijze de primaire kering verbeterd/versterkt dient te worden. Dat plan, die ingreep, heeft directe consequenties voor de hele inrichting en het

gebruik van het NDNW. Maar er zijn ook kansen. Die liggen in het multifunctioneel inzetten van die kering. Daar liggen ook kansen om de ontwikkeling van de primaire waterkering te koppelen aan economische ontwikkelingen (extra ruimte bedrijvigheid, verbeteren bereikbaarheid), waarbij altijd oog dient te zijn voor het verbeteren van de stedelijke kwaliteit, ook op het gebied van milieu, bijvoorbeeld de kering als geluidswal. De kansen voor multifunctionaliteit moeten nog verder uitgewerkt worden, maar er kan gedacht worden aan een combinatie met infrastructuur (wegen, maar ook leidingen tav energietransitie), combinaties met gebouwen (bedrijvigheid) en combinaties met recreatief gebruik.

Opgave NDNW levert in potentie op:

- 600 m1 kade langs het Arsenaal waaronder 250 meter van het RWS terrein(defensie zijde)
- 300 m1 kade (Defensie zijde) achter de nieuwe Moormanbrug, dus geen directe open zee verbinding
- 1 ha watergebonden bedrijventerrein met open zee verbinding (ter hoogte van huidige kade Nieuwe Werk)
- 1 ha watergebonden bedrijventerrein achter nieuwe Moormanburg (wel open zee verbinding, maar geen directe) voor eventueel te herpositioneren functies
- Een (deel)oplossing voor de congestieproblemen Van Kinsbergenkruising
- Verbeterde (extra) ontsluiting naar Veerhaven, Harssens, Defensie en bedrijvigheid NDNW
- Een primaire waterkering die ruimte geeft aan economie, verkeer en veiligheid en daarmee bijdraagt aan de meerlaagse veiligheid.

1 ha watergebonden
bedrijventerrein met open
zee verbinding

300 m1 kade ter hoogte van RWS

600 m1 kade langs het Arsenaal

'nieuwe Moormanbrug 1'



Een primaire waterkering die ruimte
geeft aan economie, verkeer en
veiligheid

300 m1 kade achter de
nieuwe Moormanbrug

'nieuwe Moormanbrug 2'

1 ha watergebonden
bedrijventerrein en kade

3.3.2 Opgave Harssens en omstreken

Integrale herontwikkeling

In het cluster Harssens en omstreken is gekeken naar mogelijkheden voor een integrale herontwikkeling van Harssens, de aanlanding van de Veerhaven (en het omliggende gebied), de ontwikkeling van Willemsoord Noord en de invulling/ontwikkeling van Buitenveld als vierde kwadrant van Willemsoord. Een dergelijke integrale ontwikkeling is nodig gezien de uiteenlopende functionaliteiten die nu in het gebied aanwezig zijn. Verplaatsing van de Moormanbrug levert een flink aantal strekkende meters potentiële zeekade op. Echter daarmee is nog niet volledig voldaan aan de wensen voor de versterking van de haven economie, waaronder de zoektocht naar m² watergebonden bedrijventerrein. Harssens kan hierin een sleutelrol vervullen.

Binnen het gehele havengebied is enkel binnen dit cluster potentiële ontwikkelruimte geïdentificeerd voor een doorontwikkeling van WoZ. Zoals gezegd is de ruimte schaars in de haven van Den Helder. Met de bestaande ruimte op Harssens kunnen hooguit drie WoZ gebieden (kavels) gefaciliteerd worden. Op termijn is echter behoefte aan meer ontwikkelruimte voor WoZ wat o.m. gevonden kan worden op het schiereiland Harssens. Dit is realiseerbaar als de bestaande functionaliteiten van Harssens verplaatst kunnen worden naar een geschikte watergebonden locatie elders. Het schiereiland Harssens biedt momenteel naast afmeercapaciteit voor onder andere de KM, Kustwacht en loodsdienst ook watergebonden bedrijventerrein voor uiteenlopende

functionaliteiten zoals onderwijs (de School voor Zeemanschapen en de zeemanschaptrainer), kantoor en restaurantfaciliteiten.

Het realiseren van de onderhoudskavels van Wind op Zee is voor de haven van Den Helder geen vrijblijvende ambitie maar een natuurlijke en noodzakelijke transitie voor het zittende en toekomstige bedrijfsleven. Als Den Helder geen ruimte kan vinden om de windmarkt te faciliteren dan is het risico groot dat de Offshore & Maintenance Sector als economische activiteit in de regio zal verdwijnen. De transitie van de Offshore & maintenance vereist een haventransitie (inrichten ruimte).

Naast de onderhoudsvraag is er ruimte nodig voor diensten en bedrijvigheid rondom nieuwe vormen van



cluster Harssens en omstreken

energie.

Drooglegging en ontwikkeling van Harssens kan, in aansluiting op de huidige civiele terreinen van PoDH een watergebonden bedrijventerrein opleveren ter grootte van ongeveer 3,5 ha. En indien ruimte tussen steiger 1 en 2 wordt meegenomen in de ontwikkeling kan zelfs een terrein van ongeveer 4,5 ha worden ontwikkeld. Naast 3,5 ha watergebonden bedrijventerrein wordt ook 350 m1 zeekade gerealiseerd tbv dit terrein.

Naast de drooglegging en herontwikkeling van Harssens is een herinrichting van de Veerhaven en het omliggende terrein ook interessant. Gelet op de huidige plannen om de aanlanding te versterken/ te renoveren is er een mogelijke interessante verplaatsing op tafel gekomen. Indien de TESO aanlanding 'opgeschoven' kan worden (noordwaarts) kan een ruimtelijke kwaliteitsslag in dit hele gebied worden gemaakt. De knikkerbaan (voor het KIM) kan opnieuw ontworpen worden en een rechte baan worden . Dit komt ten goede aan de stedelijk kwaliteit en zal helpen om het verkeer van en naar de Veerhaven beter te stroomlijnen (zeker bij wachtend verkeer).

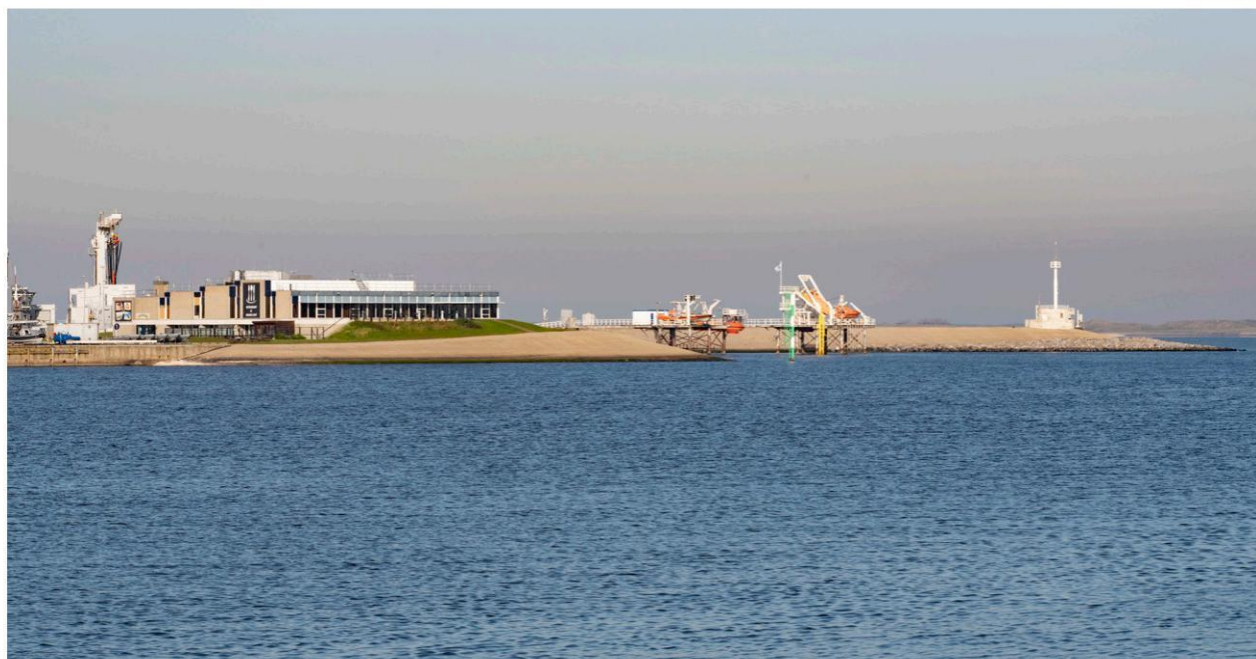
Een verplaatsing naar het noorden kan daarmee ook bijdragen aan het vrijspelen van een te ontwikkelen terrein. Gelet op de plek zou dit terrein ook weer meegenomen kunnen worden in de ontwikkeling van Harssens.

Uiteraard is een verplaatsing van de aanlanding geen sinecure, maar ook hier geldt dat de werkzaamheden nu gaan plaatsvinden en dat op z'n minst aanleiding

moet geven om goed naar de integraliteit van dit gebied (Veerhaven-Harssens) te kijken. De huidige noodaanlanding van de TESO zal meegenomen worden in de opgave Hassens en omstreken.

Een dergelijke ontwikkeling van Harssens betekent dat voor de huidige functionaliteiten (kaderuimte en bedrijventerrein voor de KM, Kustwacht, loodsdienst en de noodaanlanding van de TESO) adequate ruimte elders gerealiseerd moet worden. Nader onderzoek is nodig om te bezien of een dergelijk alternatief voorhanden is en gerealiseerd kan worden, maar er zijn wel enkele mogelijkheden.

Een alternatieve plek is aan het Nieuwe Diep na verplaatsing van de Moormanbrug, waarbij het deel achter de nieuwe Moormanbrug kansen biedt als alternatieve locatie voor het onderbrengen van de functionaliteiten die nu geconcentreerd zijn op Harssens. De ruimte die hier beschikbaar gemaakt kan



worden is, vergelijkbaar met Harssens in de huidige situatie.

Ook zou RWS hier de markeringsdienst (inclusief opslagterrein) hier kunnen onderbrengen. Dit heeft als voordeel dat RWS niet langer op defensieterrein gehuisvest zal zijn waardoor de bereikbaarheid verbetert. Dat biedt tevens perspectieven voor defensie omdat het huidige terrein van RWS daarmee vrijkomt voor een andere invulling.

Buitenveld

Buitenveld kan een bijdrage leveren aan het versterken van de economie. Buitenveld is het vierde kwadrant van Willemsoord en daarmee van cultuurhistorische waarde. Maar Buitenveld kan ook op een andere manier van waarde worden. Buitenveld heeft geen open zee verbinding (en ligt achter de primaire waterkering). Het is daarom geschikt als gebied dat weliswaar binding heeft met het water (bv maritieme bedrijvigheid), maar geen directe verbinding verlangt.

Buitenveld kan gelet op de locatie en historische band (Willemsoord) ontwikkeld worden tot een bedrijvengebied dat zich richt op maritieme ontwikkelingen (innovaties, high tech onderhoud, geïntegreerde systemen etc. Naast bedrijvigheid kan ook gedacht worden aan de realisatie van onderwijsinstellingen (ook weer gelieerd aan de nieuwe maritieme technologieën). Buitenveld kan op die manier een broedplaats worden voor maritieme innovaties en een spil in de civiel militaire samenwerking waar gemeente en KM naar op zoek is.

Een andere ontwikkelrichting voor Buitenveld is het gebied in te richten als civiel-militaire campus met accommodatie. Op die wijze kan op het Nieuwe

Haven terrein ontwikkelruimte gecreëerd worden om invulling te kunnen geven aan de doorontwikkeling van de KM. Dit heeft tevens het voordeel dat de accommodatie losgekoppeld wordt van het bedrijfsterrein in het kader van de optimalisatie van de fysieke leefomgeving voor het personeel. Deze ontwikkelrichting heeft ook potentie voor het maritiem onderwijs en de maritieme stadsontwikkeling omdat het in belangrijke mate kan bijdragen aan de versterking van de connectie tussen marine en stad.

De integrale opgave Harssens biedt mogelijkheden voor invulling van de behoefte voor ontwikkelruimte voor Offshore & Maintenance voor WoZ. Dit betekent een toename van het verkeer van en naar Harssens. Om deze toename in goede banen te leiden is een goede verkeersverbinding nodig. Deze is echter al omschreven en uitgewerkt in clusteropgave 1. Door de ontwikkeling van een tweede ontsluitingsweg richting Veerhaven kan de bedrijvigheid op Harssens verbeterd worden. Verkeer hoeft dan niet langer de N250 door de stad te gebruiken.

Een integrale benadering van Harssens, met de Veerhaven en in combinatie met Willemsoord Noord en Buitenveld kan van grote toegevoegde waarde zijn.

Multifunctionele kering

Ook in deze opgave speelt het waterveiligheidsvraagstuk, echter met minder urgentie (omdat de kering in dit deel niet afgekeurd is). Toch is de waterveiligheidsfunctie hier wel een belangrijke factor en duidelijk is dat HHNK een optimale oplossing niet alleen kan realiseren. Er zal dus met het HHNK integraal gekeken worden naar de versterking van die waterveiligheidsfunctie. Uiteraard ook hier weer gekoppeld aan economische invulling van potenties die ontstaan door slimme koppelingen en multifunctioneel gebruik.

Opgave Harssens en omstreken levert in potentie op:

- 3,5 ha watergebonden bedrijventerrein voor bedrijven die zich richten op Wind op Zee en de energietransitie, mits er elders, adequate alternatieve kade- en bedrijfsruimte beschikbaar is om de bestaande functionaliteiten van Harssens onder te brengen
- De mogelijkheid om het watergebonden bedrijventerrein uit te breiden met de herontwikkeling van de Veerhaven aanlanding.
- De mogelijkheid om met de herontwikkeling van Harssens de verbinding tussen stad en haven en zee te versterken door verbindingen met o.m. Fort Harssens open te gooien.
- 3 ha bedrijventerrein op Buitenveld voor bv maritieme bedrijven die zich richten op maritieme technologieën en systemen en/of ontwikkelruimte voor het ontwikkelen van een civiel-militaire maritieme campus met duurzame accommodatie
- De mogelijkheid om met de herontwikkeling de connectiviteit tussen stad en KM te versterken en Buitenveld als gebied waar civiel militaire samenwerking tot stand komt te promoten.
- Een stedelijk kwaliteitsimpuls van het gehele gebied, met een kans om ook anders naar de verkeersstromen te kijken.
- Verbeterde (extra) ontsluiting naar Veerhaven, Harssens, KM en bedrijvigheid NDNW
- Een primaire waterkering die ruimte geeft aan economie, verkeer en veiligheid.

uitbreiden watergebonden
bedrijventerrein en
herontwikkeling Veerhaven

3,5 ha watergebonden bedrijventerrein voor
bedrijven (Wind op Zee en de energietransitie)

versterkte connectiviteit tussen stad en
haven en zee door verbindingen met
o.m. Fort Harssens



3 ha
bedrijventerrein
op Buitenveld

Een primaire waterkering die
ruimte geeft aan economie,
verkeer en veiligheid

Verbeterde (extra)
ontsluiting
naar Veerhaven,
Harssens, KM en
bedrijvigheid NDNW

3.3.3 Opgave Kooypunt-Kooyhaven

Een cruciale ontwikkeling voor het slagen van het geheel is de ontwikkeling bij Kooypunt-Kooyhaven. De ontwikkelingen die voorzien zijn op Kooypunt/Kooyhaven zijn door de afhankelijkheden in het Maritiem Cluster bijna randvoorwaardelijk voor de andere twee clusteropgaves.

Kooypunt en Kooyhaven zijn beide bedrijventerreinen die de entree markeren van Den Helder. Beide terreinen zijn in eigendom en beheer van het havenbedrijf en hebben ongeveer 15 ha ruimte voor nieuwe of te verplaatsen bedrijvigheid (weliswaar wel met verschillende milieuregimes).

Voor Port of Den Helder (eigenaar van de gronden) vertegenwoordigen deze bedrijfsterreinen en de daarop geprojecteerde vervolgfases een strategische groeicapaciteit ter ondersteuning van de havenbedrijvigheid. Het twee-locatie concept met een logistieke hubfunctie voor de buitenhaven is daarbij steeds leidend en kan als onderdeel van het Maritiem Cluster gaan bijdragen aan het realiseren van ruimtewinst in de zeehaven. De verdere uitgifte en ontwikkeling van Kooypunt en Kooyhaven dient dan ook nauw verbonden te blijven met het beheer en de ontwikkeling van de zeehaven.

Ruimte

Om te kunnen voldoen aan de ruimtevraag van stakeholders en samenwerkende overheden is ruimte nodig in de haven. Het versterken van de haven economie kan eigenlijk alleen gebeuren als bestaande functies geherpositioneerd worden.

Binnen het Maritiem Cluster bevinden zich twee grote bedrijventerreinen, Kooypunt en Kooyhaven. Deze zijn vanuit het Lange Termijn Perspectief bestempeld als ontwikkelgebied, met als doel om een duidelijke en heldere entree te realiseren voor Den Helder.



cluster Kooypunt/-Kooyhaven

Kooypunt en Kooyhaven hebben voldoende ruimte om meerdere functies te kunnen opvangen en zo bij te dragen aan een herontwikkeling in de haven zelf, maar ook een impuls te geven aan het vestigingsklimaat voor Den Helder en het maritiem Cluster. Kooypunt/Kooyhaven kunnen door hun ligging de entree worden die het Maritiem Cluster en Den Helder nodig hebben.

Logistieke hub

In de hiervoor genoemde clusteropgaven is al een voorschot gegeven ten aanzien van de functies/bedrijven die naar Kooypunt/Kooyhaven verplaatst zouden kunnen worden. Het defensie distributiecentrum “het Arsenaal” zou (in ieder geval voor een deel) op Kooypunt een plek kunnen krijgen alsmede ook de logistieke functie van Basingracht. Daarnaast is er ruimte voor uitplaatsing/herplaatsing van bedrijven die momenteel gevestigd zijn in bijvoorbeeld het NDNW. Kooypunt/Kooyhaven bieden ook een mogelijkheid om het verouderde bedrijventerrein van Westoever te moderniseren. Kooypunt/Kooyhaven kan daarbij dienen als plek waar bestaande bedrijven naartoe kunnen uitwijken.

Energiehub

Tegelijkertijd kan Kooypunt/Kooyhaven worden ingericht als energiehub, een gebied waar ontwikkelruimte is voor de aanlanding, doorvoer en of opslag van duurzame energie vanaf zee. Deze energietransitie vraagt ruimte, en plekken om te experimenteren. De Energiehub rol grijpt vooral aan op het gebied ten zuiden van de haven (Oostoever, Kooyhaven en Kooypunt). Het is belangrijk om de beide doelstelling herkenbaar en disjunct te adresseren en tegelijkertijd ook te onderkennen dat

de beide elkaar kunnen versterken, bijvoorbeeld aanlanding in Den Helder betekent ook meer onderhoud vanuit Den Helder.

Mobiliteitshub

De ontwikkeling van Kooypunt/Kooyhaven draagt bij aan een verbetering van de bereikbaarheid van de stad en de functies in de stad. Door ontwikkelingen hier te (her)vestigen wordt de verkeersdruk verminderd.

Passend binnen de denkrichtingen ten aanzien van logistieke overslagpunten (LOP's) kan op Kooypunt een centraal overslagpunt (distributiecentrum) gerealiseerd worden, die de opslag en beheer regelt voor meerdere partijen in Den Helder. Te denken valt aan een warehouse dat niet alleen de opslag doet voor de KM (mogelijk kan het gaan om een verplaatsing van een deel van het Arsenaal) maar ook de opslag en het beheer regelt voor andere partijen in Den Helder. Zo zou een gezamenlijk warehouse kunnen worden ontwikkeld.

Een dergelijk gezamenlijk geïntegreerd warehouse heeft tal van voordelen, waaronder het beter kunnen stroomlijnen van de 'last mile delivery'. Er kan op die manier beter rekening gehouden worden wanneer bezorging van goederen plaats heeft en welke routes het best geschikt zijn.

Daarnaast is een logistiek overslagpunt op deze plek extra interessant, omdat de zuidelijk entree voor de Defensie zich vrijwel bij dit bedrijventerrein bevindt. De verkeersstromen naar het Defensie terrein zullen dan gemakkelijker voor deze route kiezen, wat helpt bij de verdere ontmenging van de verkeersstromen op de N250.

3.3.4 Overige opgaven

Er zijn meer ontwikkelingen die bijdragen aan de twee hoofddoelstellingen. Deze zijn uiteraard van belang maar er is minder sprake van integrale belangen.

Oostoever

Op Oostoever is als belangrijkste vestiging de NAM-plant gesitueerd, waar 80% van het Noordzee aardgas binnenkomt en wordt bewerkt om te worden ingevoerd in het Nederlandse gassysteem. Een andere belangrijke vestiging betreft de waterzuiveringsinstallatie van de het Hoogheemraadschap. Daarnaast is nabij deze locatie het pompemaal de Helsdeur gesitueerd, die een belangrijke rol vervult in het op peil houden van het boezemwater in Noord Holland Noord. Tot slot bevindt zich hier een versnipperd bedrijventerrein van hoofdzakelijk niet havengebonden functies. Oostoever is de locatie waar met name ontwikkelingen in relatie tot de energietransitie gaan plaats hebben, en dan vooral tav de ontwikkeling en het transport van H2. De zuidelijke ontsluiting van het Defensierrein loopt via Oostoever. Dat is met name het onderdeel dat voor de ontwikkeling van de kernzone van belang is.

Het voorstel is dan ook om de zuidelijke entree van de Nieuwe Haven te upgraden. Het is de bedoeling dat willen we de congestieproblemen terugdringen we de huidige verkeersstromen die gebruik maken van de N250 moeten ontmengen. Dat wil zeggen dat meer KM verkeer gebruik kan maken van de zuidelijke entree, en dus van de weg over Oostoever. Een verplaatsing van de warehouse functie naar Kooypunt versterkt de noodzaak tot gebruik maken van de zuidelijke entree. Daarnaast kan op Oostoever zoveel mogelijk geclusterd gekeken worden naar het realiseren van

H2 gerelateerde activiteiten, waarbij met name de ontwikkeling van de blauwe H2 fabriek op het NAM terrein als vliegwiel moet gaan dienen.

Ontwikkelingen Nieuwe Haven KM

Op het Nieuwe Haven terrein zijn ook nog ontwikkelingen mogelijk die bijdragen aan de hoofddoelstellingen van het Maritiem Cluster. Deze ontwikkelingen kunnen dan ook bijdragen aan de overkoepelende doelen en zijn zeker niet minder relevant.

Defensie heeft op het Nieuwe Haven terrein de mogelijkheden onderzocht voor extra kaderuimte bij de Berghaven. Een herontwikkeling van de Berghaven kan leiden tot extra zeekade. Hiervoor zal een deel van het huidige terrein ontgraven moeten worden.

De KM ziet een uitplaatsing van de legeringsgebouwen als goede optie om meer kwaliteit (woon en leefklimaat) te bieden aan de manschappen en het vrijspelen van ruimte op de Nieuwe Haven. Mogelijk kan de legering verplaatst worden naar Buitenveld waar aangesloten kan worden op de huisvestingsvraagstukken die ook in Den Helder aan de orde zijn.

Westoever

Tenslotte ligt min of meer ingeklemd tussen verschillende woongebieden het industriegebied Westoever. Deze valt feitelijk buiten de demarcatie van de kernzone, maar een ontwikkeling van dit gebied ligt op termijn zeker voor de hand. Dat betekent in ieder geval een verplaatsingsvraag (waar kunnen de bestaande functies van Westoever landen) en betekent een kans om mogelijk functies uit het havengebied op termijn hierheen te verplaatsen.



4

ADVIES EN VERVOLG

ADVIES

Het afgelopen jaar is met overheden en een groot aantal stakeholders gewerkt aan een Lange Termijn Perspectief voor het Maritiem Cluster. En is gekeken op welke manier ook de wat meer prangende opgaven van de kernzone sneller ingevuld zouden kunnen worden.

Het proces dat is ingestoken was en is gebaseerd op vertrouwen. Vertrouwen tussen partijen en vertrouwen tussen partijen en ons als regisseur. Dat vertrouwen is gevonden en heeft ertoe geleid dat iedereen op een evenwichtige manier zijn of haar bijdrage heeft kunnen leveren. Een belangrijke stap die in dit proces is gezet is dat partijen zelf met alle ideeën en voorstellen (zowel voor de hand liggende als nieuwe) zijn gekomen. Dat maakt dit product sterk en geeft vertrouwen voor het vervolg.

Tenslotte hebben wij gezien dat er een denkslag is gemaakt bij alle betrokkenen ten aanzien van de wijze waarop met functies wordt omgegaan. Werd er eerder nog veel gedacht en gesproken vanuit de 'eigen positie', nu is dat vanuit belangen en wat het beste is voor een groter geheel. Dit is de basis van waaruit je verder kan bouwen aan een mooi en sterk maritiem Cluster.

Ten aanzien van het vervolgproces adviseren wij dan ook:

- Op een zelfde wijze (werkgroepen) verder te werken aan de verdiepingsslag van de opgaven in het Maritiem Cluster. Dit te doen met de eerder betrokken partijen en Texel, Hollands Kroon en

Schagen hier in mee te nemen, en zo toe te werken naar een breed gedragen bestuursakkoord.

- Met het rijks netwerk het gesprek oppakken ten aanzien van de ontwikkeling van het Maritiem Cluster en de betrokkenheid van de rijkspartijen in deze.

Gelet op de integrale belangen van de verschillende opgaven in het Maritiem Cluster moet elke stap vanuit dat integrale belang genomen worden.

Wij adviseren derhalve om:

- Alle ontwikkelingen in het Maritiem Cluster te zien als een onderdeel van een groter geheel. Het selecteren van 1 of enkele ontwikkelingen quick wins wordt afgeraden, omdat hiermee geen recht wordt gedaan aan de integrale opgave.
- Gelet op de integrale afhankelijkheden van de opgaven een governance structuur op te richten die passend is bij een integrale aansturing en integrale afstemming en verrekening. Wij adviseren om daarbij in ieder geval te overwegen om een programmastructuur in te richten waarbij de uitvoering door een programmabureau kan worden gedaan.
- Deze procesmatige vertrekpunten een plek te geven in het op te stellen bestuursakkoord.
- De gesprekken ten behoeve van civiel-militaire samenwerking te versnellen en hier met alle betrokkenen meer richting aan te geven.

Wij adviseren aangaande de inhoud om:

- Alle ontwikkelingen of plannen te toetsen aan de structurerende lijnen of randvoorwaarden die uit het Lange Termijn Perspectief volgen. Dat wil zeggen dat alle plannen ;

- Ruimte moeten bieden voor de versterking van de haven economie en/of versterking van de maritieme stadsontwikkeling;
- Een bijdrage moeten leveren aan de verbetering of status quo in relatie tot de bereikbaarheid van het maritiem cluster (m.a.w. ontwikkelingen/voorstellen mogen niet leiden tot een verslechtering van de bereikbaarheid).
- Een bijdrage moeten leveren aan het waterveiligheids-vraagstuk (in de breedste zin van het woord), met dien verstande dat ontwikkelingen/voorstellen moeten voldoen aan de normering 2050.
- De clusteropgaven ten aanzien van het NDNW, Harssens en omgeving en Kooypunt/Kooyhaven te bestempelen als prioriteit en deze in de komende tijd uit te werken in projectplannen.
- Ten aanzien van de clusteropgave NDNW zo snel mogelijk met HHNK en andere overheden aan tafel te gaan om uitwerking te geven aan een gezamenlijk plan dat passend is in relatie tot de waterkeringsopgave maar ook ruimte biedt voor de versterking van de haven economie en de maritieme stadsontwikkeling.
- Ten aanzien van de clusteropgave NDNW te starten met een uitwerking voor de verplaatsing van de Moormanbrug (en Moormanbrug 2 en de aansluiting op de omgeving/N250), aangezien wij van mening zijn dat hiermee snel zekerheid kan komen in relatie tot de ruimte vraag en dit perspectieven gaat bieden voor de samenwerkende overheden en stakeholders.
- Ten aanzien van de clusteropgave Harssens en omstreken te starten met de uitwerking van de ontwikkeling van Harssens aangezien wij van mening zijn dat hiermee snel zekerheid kan komen

in relatie tot de ruimtevraag voor de Offshore Maintenance.

De herpositioneringsopgave van de huidige functies is cruciaal.

- Ten aanzien van de clusteropgave Harssens en omstreken met de leidende partijen aan tafel te gaan over een integrale gebiedsontwikkeling voor de Veerhaven, waarbij de combinatie met Willemsoord Noord en Buitenveld meegenomen dient te worden.
- Ten aanzien van de clusteropgave Kooypunt en Kooyhaven vooral in te zetten op het schetsen van een duidelijk beeld. Dat beeld is bepalend voor de invulling en kan herpositionering van bestaande functies vergemakkelijken en versnellen.

VERVOLG

Met het afronden van het perspectief is – zoals al eerder aangegeven – slechts een tussenstap genomen. In de komende maanden wordt dit rapport met zo veel mogelijk partijen verder verdiept en aangevuld. Gelijktijdig wordt ingezet op het opstellen van een breed gedragen bestuursakkoord dat in/rond de zomer gereed moet zijn. Dat vraagt in ieder geval:

- Het verder informeren van de rijkspartijen conform al eerder (7 januari 2022) de bedoeling was;
- Het informeren van raad en staten en andere regionale overheden over het perspectief dat nu voor ons ligt;
- Het aanscherpen van het rapport op basis van nieuwe of aanvullende inzichten;
- En het uitwerken van een vervolgopdracht passend bij/binnen de afspraken van het bestuursakkoord;
- Tevens vraagt dit aanvullend denkwerk over de rol en taken die door verschillende partijen opgepakt moet gaan worden.

5

BIJLAGEN

BIJLAGE I: PROCES

5.1. Werken vanuit gemeenschappelijke belangen

Sinds begin 2020 verkennen de Gemeente Den Helder, Provincie Noord-Holland en het Ministerie van Defensie (met het Commando Zeestrijdkrachten als kartrekker) samen de mogelijkheden om het Maritiem Cluster Den Helder duurzaam en economisch rendabel en met maatschappelijke meerwaarde te ontwikkelen. Het Maritiem Cluster heeft namelijk te maken met een toenemend aantal complexe opgaven op het gebied van milieuruimte, bereikbaarheid, en economische ruimte voor gewenste civiele en militaire functies. Daarnaast is er ook een noodzaak om in te spelen op de verwachte gevolgen van klimaatverandering, zoals de stijgende zeespiegel en bieden ontwikkelingen rondom de energietransitie kansen voor deze regio. De urgentie is, met daarnaast ook de ontwikkeling op het gebied van de afbouw van fossiele brandstoffen, waarop de regio is ingericht, hiermee hoog. De haven is de economische, sociaal-culturele en historische rode draad door Den Helder. Deze is als strategisch uitgangspunt uitgewerkt in het document Strategische Uitgangspunten bij de omgevingsvisie gemeente Den Helder en 20 december 2021 door de gemeenteraad van Den Helder vastgesteld. Duurzame ontwikkeling van het havengebied draagt bij aan nationale beleidsdoelen en programma's waaronder het Klimaatakkoord, de Kabinetsvisie Waterstof, het Noordzee akkoord, de Havennota, de Defensie Energie en Omgeving Strategie, de Defensievisie 2035 en het Regeerakkoord. De duurzame ontwikkeling van het havengebied past ook in de ambitie en doelstellingen zoals die in de provinciale Omgevingsvisie NH2050 zijn verwoord.

Het college van Burgemeester en Wethouders van Den Helder, het college van Gedeputeerde Staten van Noord-Holland en de Minister van Defensie herkennen en erkennen het belang en de noodzaak om onze maatschappelijke opgaven te bundelen en aan te pakken. Vanuit de gemeenschappelijke belangen en doelstellingen op de thema's havenontwikkeling, energietransitie, bereikbaarheid, klimaatbestendigheid en maritieme stadsontwikkeling is een Lange Termijn Perspectief voor het Maritiem Cluster opgesteld.

5.2 Aanbevelingen Rijksbouwmeester als vertrekpunt

In 2019 heeft op verzoek van de stakeholders in Den Helder een Gateway Health Check (onderdeel van het Ministerie van BZK) plaatsgevonden die tot de aanbeveling heeft geleid om met betrokken partijen te komen tot een gezamenlijk streefbeeld voor het Maritiem Cluster Den Helder en omgeving. Deze Health Check werd aangevraagd door de samenwerkende partijen: Gemeente Den Helder, Provincie Noord-Holland en de Koninklijke Marine. Om dit gezamenlijke streefbeeld vorm te geven is een ruimtelijk strategische verkenning gedaan onder begeleiding van het Atelier Rijksbouwmeester. Twee ontwerpende bureaus zijn gevraagd om verschillende ruimtelijk strategische verkenningen voor het Maritiem Cluster te schetsen. Zij zijn erin geslaagd de verschillende belangen en mogelijkheden helder te illustreren in de vorm van een aantal concrete modellen (zie rapporten Posad Maxwan en Generation Energy september 2020 en FABRICations en Kirkman Company september 2020).

De Rijksbouwmeester heeft op basis van deze ruimtelijke verkenningen, die inspirerend moeten werken voor een verdere invulling, een zestal aanbevelingen gedaan. Deze zijn hieronder -verkort- weergegeven:

1. Doe het integraal, niet sectoraal en doe het gezamenlijk

De ruimtelijk-strategische verkenningen gaan uit van bestaande ruimtelijke kwaliteiten en verkennen van daaruit de samenhang tussen de verschillende opgaven die betrekking hebben op onder anderen bereikbaarheid, maritieme stadsontwikkeling, havenontwikkeling en de energietransitie. Het is belangrijk dit via een integrale aanpak te doen die voorbij gaat aan de bestaande administratieve, bureaucratische of budgettaire grenzen. Kies daarom niet voor een scenario van 'gescheiden werelden' tussen stad en haven, maar zet in op het verbinden van de haven en stad door functiemenging en dubbelgebruik mogelijk te maken op plekken waar dit kan. Wederzijds belang en afhankelijkheid vormt een stabiele basis om krachten effectief te bundelen.



2. Kies voor maximaal rendement op geïnvesteerde maatschappelijke euro's

Uit de scenario's is gebleken dat er geen goedkope en geen gemakkelijke oplossingen bestaan. Gezien de aard van de investeringen die gemoeid zijn met de opgaven dient er te allen tijde gestreefd te worden naar integrale oplossingen die elkaar kunnen versterken. Een mooi mechanisme omdat daarmee iedere investering meerdere doelen tegelijkertijd dient en zo het algemene belang prevaleert boven het individuele en de samenhang boven het sectorale. Zo kan gezorgd worden voor slimme, kosteneffectieve ontwikkelingen. In de scenario's komen een aantal elementen terug die van essentieel belang zijn voor de verdere ontwikkelingen van het Maritiem Cluster.

3. Zet nu in op de lange termijn

Klimaatverandering kan gezien worden als een van de grootste toekomstige vragen voor Den Helder. Klimaatadaptatie is in feite een randvoorwaarde voor toekomstige ontwikkelingen waarbij het goed is te bedenken dat de noodzakelijke aanpassingen ook een hele keten aan nieuwe kansen bieden. Het is duidelijk dat zonder anticipatie en gerichte aanpassingen de kans op vergaande schade groot is.

Noodzakelijke maatregelen die in het kader van de zeespiegelstijging genomen moeten worden bieden mooie koppelkansen voor nieuwe ontwikkelingen en nieuwe samenwerkingen. De aanpassingen worden idealiter gekoppeld aan andere ingrepen, zoals het verleggen van wegen, het verplaatsen van leidingen of het uitbreiden van de haven. Op deze manier kan vanuit de urgentie van een klimaatadaptatie een hele keten van zinvolle veranderingen in gang gezet

worden. Daarbij biedt ook de energietransitie grote kansen voor Den Helder en de regio.

Uit de verschillende scenario's komt naar voren dat de offshore duurzame energiesector veel potentie biedt voor Den Helder als een drager voor nieuwe ontwikkelingen op de lange termijn. Wil Den Helder hierop inspelen en een aanzienlijke rol spelen in de energietransitie, dan dienen er op korte termijn grotere ingrepen plaats te vinden. Uitbreiding of optimalisatie van de civiele haven is hierbij essentieel.

4. Kies voor kwaliteit

Kies voor duurzame kwaliteit. Simpel gezegd: als je het doet, doe het dan goed. Zo wordt het hoogst mogelijke rendement gehaald uit de op zichzelf toch al zo ingrijpende en kostbare maatschappelijke investeringen. Maak het vergroten van de omgevingskwaliteit een centrale doelstelling in alle opgaven. Sturen op kwaliteit lijkt een financiële kwestie maar vraagt allereerst slimmere manieren van samenwerken, het zo precies mogelijk definiëren van



de vraag en vervolgens beter en met meer verfijning ontwerpen.

De identiteit van Den Helder is sterk verbonden met de zee. Uit de verschillende scenario's komt naar voor dat de omgevingskwaliteit verbeterd zou kunnen worden, door in te zetten op nieuwe fysieke verbindingen tussen stad, zee en haven. Deze nieuwe verbindingen en de ontwikkelingen van Willemsoord vormen een kans om beter in te spelen op toerisme en het versterken van de woonkwaliteit.

5. Kijk naar het schaalniveau van de regio

Uit de ruimtelijk-strategische verkenningen blijkt dat de samenhang tussen verschillende schaalniveaus essentieel is. Voor een aantal opgaven zoals bereikbaarheid en energietransitie is de regionale schaal het optimale speelveld, omdat op die schaal de opgaven en uitwerkingen concreet worden en tegelijkertijd de grotere samenhang nog in beeld is. Positioneer Den Helder als het nieuwe midden. Dit kent een logica die ver boven de verschillende belangen uit stijgt. Den Helder is de poort naar de Noordzee. Bereikbaarheid is een belangrijke troef. Sleutel is een duidelijke infrastructuur.

6. Zorg voor continuïteit en goede bestuurlijke samenwerking op alle niveaus

Het verder brengen van de ruimtelijke strategische verkenningen (de scenario's) is naast een ruimtelijke oefening ook een bestuurlijke oefening. Een belangrijke voorwaarde voor het welslagen van deze omvangrijke en langdurige exercitie is dat er bestuurlijk wordt samengewerkt in de juiste coalities. Naast voldoende draagvlak zijn goede samenwerkingsrichtingen van essentieel belang om tot

realiseerbare oplossingen te komen. Het gebied kan alleen tot nieuwe wasdom komen als er stelselmatig breder dan het eigen belang gekeken wordt.

Naast samenwerking is een goede procesinrichting van groot belang. Een goed proces onder leiding van een ervaren en deskundige partij is een essentiële eerste stap in het verder brengen van de ontwikkelde scenario's naar meer concrete ontwikkelrichtingen. De overheid, en in het bijzonder het Rijk, heeft een niet te onderschatten rol in de actuele opgaven in Den Helder. Het Rijk heeft een voorbeeldfunctie en dient binnen het nieuwe omgevingsbestel een actieve rol te nemen, als hoeder van het nationale belang en met het oog op de lange termijn.

5.3 Doel van het proces

Op 1 maart 2021 is AT Osborne gestart met de opdracht om als onafhankelijk procesregisseur te komen tot een Lange Termijn Perspectief, een bestuursakkoord en een schetsontwerp voor de kernzone van het Maritiem Cluster Den Helder.

Het doel is om op basis van een gezamenlijk verkenningstraject een aantal varianten te ontwikkelen voor het Lange Termijn Perspectief van het Maritiem Cluster Den Helder. Deze varianten bestaan uit beelden ondersteund door een redeneerlijn van waaruit keuzes inzichtelijk zijn gemaakt. Aanvullend wordt er in een aparte werkgroep, gezamenlijk met alle partijen, één beeld geschetst voor de kernzone van het Maritiem Cluster voor het jaar 2030. Dit beeld moet erop gericht zijn zoveel mogelijk praktische problemen op te lossen.

BIJLAGE II: AANPAK

Vanuit de aanbevelingen van de Rijksbouwmeester is gekozen voor een traject dat gebaseerd is op het verkrijgen van een breed draagvlak. Deze brede basis helpt bij het integraal aanvliegen van de verschillende opgaven in het gebied en geeft vertrouwen bij de verschillende stakeholders bij de uitwerkingen die komen gaan.

In het voorjaar van 2021 is – onder leiding van de procesregisseur – gestart met het samenbrengen van de verschillende partijen aan 1 tafel, om op die manier alle historie, gevoelens, kansen, wensen en ideeën op te halen. Dit heeft geleid tot een integrale bijeenkomst waar de belangrijkste stakeholders in het MC hun eigen verhaal hebben kunnen doen, los van bestaande plannen, ideeën en/of eerder opgestelde vergezichten. Anders dan bij de ruimtelijke verkenningen is hiermee een beeld geschetst van de belangen en behoeften van de stakeholders zelf. Dit zijn de puzzelstukjes waarmee partijen – onder leiding van AT Osborne – zelf mee aan de slag zijn gegaan. Het is immers hun ontwikkeling en dient hun belangen.

Na de zomer zijn voor de lange termijn en de kortere termijn twee werkgroepen opgericht die op regelmatige basis hebben gewerkt aan het verder invullen en uitwerken van de verschillende belangen en opgaven (dus voor zowel lange termijn als korte termijn). Dit bleek nodig omdat de discussie tav lange termijn en korte termijn een goed proces in de weg zat. Uiteraard is er wel veel wisselwerking geweest tussen de twee werkgroepen, omdat de lange termijn een duidelijk structurerend element is voor de kernzone en opgaven op de korte termijn.

Begin 2022 is gestart met het samenbrengen van alle bevindingen in een rapportage, echter dat wil niet zeggen dat de werkzaamheden in de werkgroepen zijn opgehouden. Deze komen nog steeds bij elkaar om voortgang te delen en specifieke onderdelen verder te verfijnen.

Parallel hieraan zijn intensieve trajecten gestart om het Maritiem Cluster ook op de agenda te krijgen in Den Haag (rijkspartijen) en worden onderzoeken gedaan naar de maatschappelijk en financiële effecten van de verschillende opgaven.

Op bestuurlijk niveau is begin maart 2022 een intentieovereenkomst getekend tussen provincie Noord-Holland, Gemeente Den Helder en Ministerie van Defensie. Deze intentieovereenkomst is een blijk van steun aan elkaar waarbij zij de intentie uitspreken om gezamenlijk, en ieder vanuit zijn eigen verantwoordelijkheid, de kansen voor het havengebied van Den Helder verder te onderzoeken, uit te werken en besluitvorming voor realisatie voor te bereiden. Partijen blijven zich als gezamenlijke overheden ook in de komende periode inzetten om condities te scheppen die de civiele en militaire ontwikkeling van het havengebied mogelijk maken door de gezamenlijke krachten te bundelen.

MARITIEM CLUSTER	2022
DEN HELDER	

Dit product is opgesteld door AT Osborne_in opdracht van: Gemeente Den Helder_ Koninklijke Marine_
Provincie Noord-Holland_definitieve versie april 2022

To: [5.1.2e] [5.1.2e] [5.1.2e] @noord-holland.nl]; [5.1.2e] [5.1.2e] @movares.nl]; [5.1.2e] [5.1.2e] @movares.nl]

From: [5.1.2e]

Sent: Wed 12/18/2019 9:11:58 AM

Subject: FW: Uitvragen Bereikbaarheid Den Helder en Schetsontwerp fietsnetwerk

Received: Wed 12/18/2019 9:12:12 AM

[Uitvraag Bereikbaarheid Den Helder versie 0.3. dd 16122019.docx](#)

[Uitvraag schetsontwerpen fietsnetwerk versie 0.4. dd 16122019.docx](#)

Hoi [5.1.2e] heb je voor de waddenfietsroute al bericht van [5.1.2e] gekregen? Het liefst neem ik het mee in dit onderzoek zodat de uitwerking op hetzelfde niveau blijft, maar dan moet [5.1.2e] wel een aantal zaken meegeven wat onderzocht moet worden.

[5.1.2e]

Verzonden vanuit [Mail](#) voor Windows 10

Van: [5.1.2e]

Verzonden: maandag 16 december 2019 10:49

Aan: [5.1.2e]; [5.1.2e] @denhelder.nl'; [5.1.2e] [5.1.2e]; [5.1.2e] @denhelder.nl'; [5.1.2e] @noord-holland.nl';

[5.1.2e] [2e] (WNN)'; [5.1.2e] @hollandskroon.nl'; [5.1.2e]; [5.1.2e] @denhelder.nl'; [5.1.2e] [5.1.2e]

([5.1.2e])

Onderwerp: Uitvragen Bereikbaarheid Den Helder en Schetsontwerp fietsnetwerk

Beste allen,

Hierbij de twee uitvragen opgesteld door [5.1.2e].

Als jullie hier nog op of aanmerkingen op hebben, ontvangen wij die graag uiterlijk woensdag a.s.

Vrijdag willen wij de uitvragen versturen richting gegadigden.

Groet,

[5.1.2e]



Uitvraag

Uitwerkingen bereikbaarheid Den Helder / N250

Datum 20 december 2019

Inhoud

1	Inleiding.....	3
1.1	Kader.....	3
2	Doel uitvraag.....	4
3	Achtergrondinformatie.....	5
3.1.1	Huidige situatie.....	5
3.2	Achtergronddocumenten.....	5
3.3	Beschrijving van de oplossingsrichtingen.....	6
3.3.1	Infrastructurele maatregelen.....	6
3.3.2	Niet infrastructurele maatregelen.....	7
4	Te leveren door opdrachtnemer.....	8
4.1	Uitwerking maatregelen bereikbaarheid Den Helder.....	9
5	Overleg.....	9
6	Offerteprocedure.....	10
6.1	Planning.....	10
6.2	Stellen van vragen.....	11
6.3	Communicatie.....	11
6.4	Offerte.....	11
6.5	Indienen offerte.....	12
6.6	Opdrachtverstrekking.....	12
6.7	Gunningscriteria en beoordeling.....	12
6.7.1	Inschrijfprijs (G1).....	12
6.7.2	Plan van Aanpak (G2).....	12
7	Bepalingen.....	14
7.1	Algemene bepalingen.....	14
7.2	Betaling.....	16
7.3	Projectorganisatie.....	16
8	Bijlage 1: Formulier Nota van Inlichtingen.....	18

1 Inleiding

1.1 Kader

Het Regionaal Ambitiedocument voor De Kop Werkt! is een gezamenlijk product van de 5 partijen die betrokken zijn bij het programma (Provincie Noord-Holland, gemeenten Den Helder, Texel, Schagen en Hollands Kroon). Hierin zijn doelen vastgelegd waaraan de komende vier jaar wordt samengewerkt. Het document beschrijft (naast de bestuursopdrachten havens, destiniatiemarketing en aansluiting onderwijs en arbeidsmarkt) zes aandachtsgebieden die raakvlakken hebben met de bestuursopdrachten en elkaar daarmee versterken. Een van de aandachtsgebieden is de bereikbaarheid van de Kop.

De bereikbaarheid van de Kop (in dit geval Den Helder) is al jaren een probleem, vooral op vrij- en feestdagen ontstaat er file op de N250 door met name vakantieverkeer naar Texel. De situatie in Den Helder is vrij uniek, aangezien de ligging in de kop, met aan drie kanten beschermd water (Natura-2000 en NNN). Daarnaast zijn het centrum en Willemsoord beschermd stadsgezicht, is er een marineterrein met beperkte toegang én zijn er zogenaamde plofzones rondom opslag van explosieven.



2 Doel uitvraag

In 2019 is er een analyse uitgevoerd waarbij verschillende onderzoeken uit het verleden, met betrekking tot bereikbaarheid van de Kop, nogmaals bekeken zijn en is gekeken of deze onderzoeken in de huidige tijd verlichting bieden. Dit heeft geresulteerd in een aantal kansrijke mogelijkheden.

Van deze kansrijke alternatieven zijn er twee ingrijpende infrastructurele maatregelen: de Ravelijnbrug en de ongelijkvloerse kruising bij de Havenweg.

Dit zijn maatregelen die de doorstroming op de N250 verbeteren, maar ook de bereikbaarheid van de haven, het centrum van Den Helder en het Marineterrein.

De infrastructurele varianten zijn in het verleden reeds op schetsniveau uitgewerkt, om uitspraken te doen over de haalbaarheid (kosten/maakbaarheid) is uitwerking tot een voorontwerp noodzakelijk.

Drie andere kansrijke mogelijkheden die nader zijn bekeken zijn, maar niet vragen om ingrijpende infrastructurele maatregelen, zijn een reserveringssysteem bij de TESO, de inzet van een dynamisch verkeersmanagement-systeem en parkeermaatregelen.

Tevens moeten de mogelijkheden om niet infrastructurele maatregelen in te voeren, onderzocht worden.

De opdracht omvat globaal de volgende werkzaamheden met betrekking tot de verdere uitwerking van de verschillende oplossingsrichtingen:

1. Infrastructurele maatregelen:
 - a. Technische uitwerking naar een VO van de ongelijkvloerse kruising bij Ruyghweg/Binnenhaven/Havenweg;
 - b. Het technisch uitwerken naar een VO van de Ravelijnbrug;
2. Niet infrastructurele maatregelen:

Het uitvoeren van een verkeersanalyse van alle maatregelen en de effecten hiervan op de N250. Dit betreft de volgende maatregelen:

 - a. Ongelijkvloerse kruising Havenweg,
 - b. Ravelijnbrug,
 - c. Reserveringssysteem TESO;
 - d. Dynamisch verkeersmanagement systeem;
 - e. Parkeermaatregelen,
 - f. Park & Bike Kooppunt
 - g. Functie zuidingang marineterrein,
 - h. Positie Moormanbrug

3 Achtergrondinformatie

3.1.1 Huidige situatie

In onderstaand figuur zijn de belangrijkste gebied-ontsluitende routes voor gemotoriseerd verkeer van de drie belangrijkste gebruikersgroepen weergegeven. De oranje vlakken geven de bestaande haven- en bedrijventerreinen weer.

Groen laat de belangrijkste route voor toeristisch verkeer zien. Verkeer richting de TESO en het centrum gebruikt de N250. De rode lijnen geven de twee ontsluitingsroutes van het marine verkeer weer. De blauwe toont de ontsluitingsroute voor het havenverkeer. Zichtbaar is dat het zuidelijk deel van de N250 in Den Helder door alle groepen wordt gebruikt. Congestie op de N250 is daarom niet verwonderlijk.



Gebiedsontsluitingsroutes huidige situatie Den Helder

3.2 Achtergronddocumenten

Voor deze uitvraag zijn de volgende documenten van toepassing als inputdocumenten:

- Middellange termijn oplossingen bereikbaarheid Den Helder / concept- versie 0.1. / Movares;
- Quickscan 2x2 Bereikbaarheid Den Helder / 8 maart 2018 / Definitief / Antea;
- Schetsontwerpen ongelijkvloerse kruising en Ravelijnbrug.

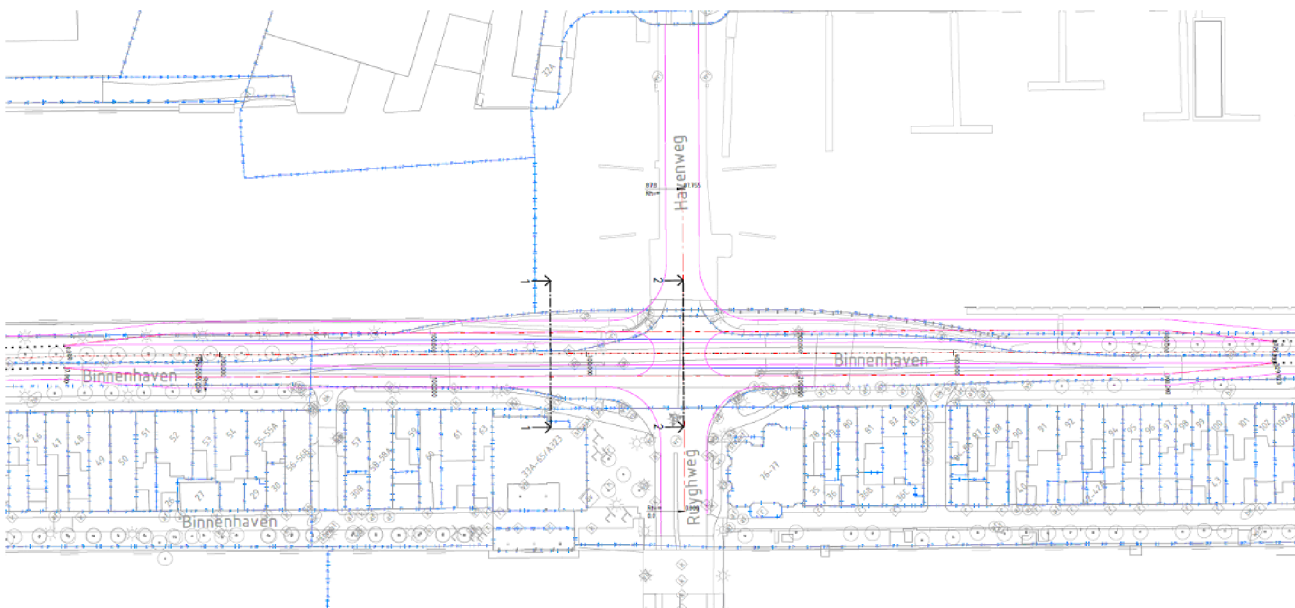
Deze documenten zijn bij deze uitvraag toegevoegd.

3.3 Beschrijving van de oplossingsrichtingen

3.3.1 Infrastructurele maatregelen

Ongelijkvloerse kruising Ruyghweg/Binnenhaven/Havenweg.

Deze oplossingsrichting is reeds in 1999 beschreven door Haskoning. Recentelijk is deze variant in nieuw licht gezet door 'het Manifest N250'. In dit manifest wordt een oplossing aangedragen om de bereikbaarheid op de N250 te verbeteren. Het gaat om een ongelijkvloerse kruising bij Ruyghweg/Binnenhaven/Havenweg. In deze variant duikt de N250 onder de oostwestverbinding van de Ruyghweg naar het Nieuwe Diep en het Marineterrein.



Zoals te zien is in de tekening is moeten er concessies gedaan worden om deze variant uit te voeren. Zo moet de weg verbreed worden waardoor de vaarweg smaller wordt.

Daarnaast gaat de nieuwe weg ook deels door beschermd stadsgezicht, waardoor beperkingen aan het bouwen gesteld worden waarbij de veranderingen moeten passen in de doelstelling van de stadsbescherming. Voordeel van deze variant is dat er draagvlak is bij omwonenden en bedrijven.

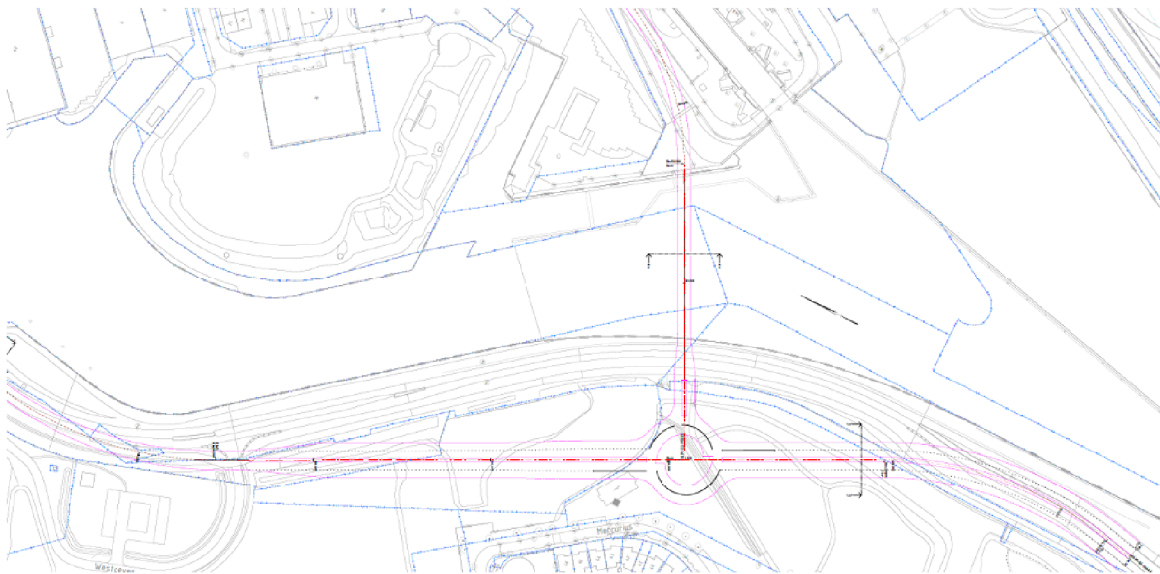
Nadeel zijn de bouwkosten voor het verdiepen van de N250 en versmallen van de vaarweg. Hiervoor moeten damwanden geplaatst worden. Om de voor- en nadelen goed inzichtelijk te krijgen, is het noodzakelijk het schetsontwerp verder uit te werken tot een voorlopig ontwerp, inclusief DTM- inmeting, kabels- en leidingeninventarisatie en constructieve berekeningen.

Ravelijnbrug

Middels de Ravelijnbrug wordt verkeer richting de haven en de marine afgebogen alvorens Den Helder in te rijden. Hiermee wordt verkeer naar Texel en centrumverkeer ontvlochten van Marine en havenverkeer. De Ravelijnbrug valt net buiten de Plofzone A. Vanuit het oosten gezien wordt de weg van het Nieuwe Werk opgewaardeerd en buigt af richting de nieuwe Ravelijnbrug. De aanlanding eindigt bij een nieuw te realiseren rotonde die iets westelijker ligt dan de huidige N250.

De nieuw te realiseren rotonde ligt wel deels in het beschermd stadsgezicht, net onder Fort Westoever. Hoewel in Fort Oostoever niks gebouwd mag worden, zijn er voor de westelijke kant minder beperkingen.

Nadere constructieve uitwerking van brug en rotonde tot een voorlopig ontwerp is noodzakelijk om de haalbaarheid aan te tonen. Daarnaast is een onderzoek van de grondslag van belang, inclusief DTM-inmeting, kabels- en leidingeninventarisatie en constructieve berekeningen.



3.3.2 Niet infrastructurele maatregelen

De volgende oplossingsrichtingen moeten uitgewerkt worden in een verkeersanalyse waarbij de effecten op de N250 in beeld gebracht worden. Op basis van de verkeersanalyse moet het mogelijk zijn een keuze te maken in de meest effectieve maatregelen om uit te voeren.

Reserveringssysteem TESO

Dit betreft het invoeren van een reserveringssysteem voor de TESO. Zoals bij veel andere veerdiensten al gebruikelijk (bijvoorbeeld Rederij Doeksen naar Waddeneilanden Terschelling en Vlieland), wordt een reservering voor een plekje op de boot gemaakt. Dat kan eenvoudig online, telefonisch of bij de balie. Op deze manier is het aantal reizigers met de boot gemakkelijk te reguleren.

Een veel gehoord tegenargument is dat de boot genoeg capaciteit heeft voor de stroom toeristen en dat er geen noodzaak is voor het invoeren van een reserveringssysteem. Echter, de gecreëerde overlast in Den Helder door de congestie op de N250 zou moeten gelden als capaciteitsbepaler. In Den Helder is het slechts enkele dagen extreem druk (feestdagen en zomerse vrijdagen), waardoor op die dagen een mogelijkheid tot regulering de ergste druk van de N250 kan halen.

Tot de scope van de opdracht behoort het in kaart brengen van de voor en-nadelen van een reserveringssysteem. Met name het effect op de verkeersdruk op de N250 dient beschouwd te worden.

Dynamisch verkeersmanagement

Dynamisch verkeersmanagement betekent het geautomatiseerd real-time maatregelen nemen om de verkeersafwikkeling te reguleren. Als er congestie is op de N250, kan verkeer vroegtijdig geïnformeerd worden over de extra reistijd op de N250. Dat geeft de reiziger de mogelijkheid om te kiezen voor een andere route, zoals aangegeven op het Dynamisch Route Informatie Paneel. Dit paneel laat zien hoe veel extra reistijd er op de N250 is, versus hoe lang het duurt als men voor de alternatieve route kiest, zoals de Langevliet of de Zanddijk. Voor deze route moet de reiziger al voor Julianadorp geïnformeerd worden.

Tot de scope van de opdracht behoort het in kaart brengen van (technische) mogelijkheden inclusief beschouwing van de mogelijke routes. Met name het effect op de verkeersdruk op de N250 dient beschouwd te worden, het effect op de alternatieve routes en het effect van de diverse maatregelen dient in een beoordelingskader uitgewerkt te worden (kosten en baten).

Parkeermaatregelen

Door beperkt parkeren in te voeren in het centrum van Den Helder en op Willemsoord, wordt het autoverkeer ontmoedigd daar te parkeren. Zeker bezoekers van Texel, die nu geregeld de auto parkeren nabij de TESO om vervolgens met fiets of ander vervoer naar Texel te gaan, worden ontmoedigd hier de auto neer te zetten.

Als dit gecombineerd wordt met een P&B terrein op het Kooypunt, worden de knelpunten op de N250 minder belast. Bezoekers van Texel en de Helderse binnenstad parkeren bij het Kooypunt en gaan vanuit daar met fiets of openbaar vervoer (of andere vervoersmogelijkheden) naar de TESO/binnenstad.

Tot de scope van de opdracht behoort het in kaart brengen van de voor en-nadelen van het invoeren van beperkt parkeren. Met name het effect op de verkeersdruk op de N250 dient beschouwd te worden.

Zuidingang marine terrein

De marine heeft aan de zuidkant ook een ingang naar hun terrein. Op gezette tijden ontstaat hier ook congestie met terugslag naar de N99. Het verplaatsen van de poort kan de opstelcapaciteit vergroten en het gebruik van de zuidingang verbeteren, eventueel kan deze ook in het Dynamisch verkeersmanagement een rol spelen met de noordelijke ingang van het marineterrein.

Effect verplaatsing Moormanbrug

Het verplaatsen van de Moormanbrug heeft naar verwachting ook een positief effect op de verkeersdruk op de N250. Op dit moment zijn daar wel ideeën over maar is de locatie nog niet duidelijk. In het kader van deze opdracht wil de opdrachtgever wel inzicht verkrijgen in het effect op de verkeersdruk, zodat alle mogelijke maatregelen en hun effect op de N250 in beeld zijn, en er afgewogen keuzes gemaakt kunnen worden over welke maatregelen uit te gaan voeren.

In het kader van deze opdracht wordt voor verplaatsing van de Moormanbrug gevraagd aan opdrachtnemer om overleg voeren over de nieuwe locatie in een tweetal afspraken met betrokkenen. Contactgegevens van deze twee personen worden na opdrachtverstrekking door opdrachtgever beschikbaar gesteld. Na het overleg en een keuze in locatie zal binnen de scope van deze opdracht het verplaatsen van de Moormanbrug in de verkeersanalyse meegenomen moeten worden. Met name het effect op de verkeersdruk op de N250 dient beschouwd te worden.

4 Te leveren door opdrachtnemer

4.1 Uitwerking maatregelen bereikbaarheid Den Helder

De opdrachtgever verwacht twee verschillende producten:

Ravelijnbrug en ongelijkvloerse kruising Ruyghweg/Binnenhaven/Havenweg:

Voor de infrastructurele maatregelen verwacht de opdrachtgever een sober en doelmatig ontwerp met daarbij een kostenraming. De kostenraming moet geschikt zijn om door de opdrachtgever een kostenverdelingsvoorstel te doen aan de verschillende overheden. Het ontwerp moet voldoen aan vigerende richtlijnen van de gemeente Den Helder en de provincie Noord-Holland.

De opdracht omvat globaal de volgende werkzaamheden met betrekking tot het Voorontwerp:

1. het inventariseren, onderzoeken en het opnemen, opvragen en in- c.q. opmeten van gegevens van de bestaande situatie voor zover noodzakelijk voor de vervolgitwerking.
2. het uitwerken naar een Voorontwerp op alle daarbij behorende aspecten en afwegingen,
3. het verzorgen van afstemmingen met betrokken overheden.

Het eindproduct is een voorlopig ontwerp inclusief:

- Kabel- en leidinginventarisatie;
- Inmeting huidige situatie (DTM);
- Constructieberekeningen;
- kostenraming volgens de SSK-systematiek van de CROW (publicatie 137) van het Voorlopig ontwerp;
- Inventarisatie van risico's (incl. kansen en effecten) en van maatregelen om deze risico's te verkleinen;
- Inventarisatie van aandachtspunten voor de volgende projectfase;
- Ontwerptoelichting van gekozen oplossingen, kosten, beheer & onderhoud, betrouwbaarheid;
- Effect van realisatie van de Ravelijnbrug en de Ongelijkvloerse kruising Ruyghweg/Binnenhaven/Havenweg op de verkeersdruk op de N250
- Rapportage: Een inzichtelijke, begrijpelijke en goed leesbare rapportage inclusief een onderbouwing van de gemaakte keuzen.

Niet-infrastructurele maatregelen:

Voor de niet infrastructurele maatregelen verwacht de opdrachtgever:

- Verkeersanalyses per omschreven niet-infrastructurele maatregel;
- Twee overleggen over de verplaatsing van de Moormanbrug als mogelijke maatregel;
- Een eindrapportage waarin de verkeersanalyses opgenomen zijn, inclusief een overzicht van effecten op de verkeersdruk op de N250. Zowel het effect van de niet-infrastructurele maatregelen als de infrastructurele maatregelen moeten in dit rapport opgenomen zijn. In de rapportage worden per maatregel de baten inzichtelijk gemaakt.
Dit betreft dus het effect op de N250 van alle maatregelen, inclusief het effect op de verkeersdruk op de N250 van een realisatie van de Ravelijnbrug en Ongelijkvloerse kruising Ruyghweg/Binnenhaven/Havenweg en het effect van verplaatsing van de Moormanbrug.
- Een advies over het combineren van maatregelen en de effecten daarvan, welke combinatie van maatregelen resulteert in het grootste effect,
- Het rapport bevat tevens beschrijvingen van de uitgewerkte maatregelen inclusief uitgangspunten, een tijdsplanning voor mogelijke invoering van de maatregelen en een globale kostenraming.

5 Overleg

U dient in uw aanbieding tenminste uit te gaan van de volgende overleggen:

- Het voeren van voortgangsoverleg met opdrachtgever m.b.t. de voortgang van het ontwerp, Uitgangspunt is een vierwekelijks voortgangsoverleg;
- Startoverleg,
- Overleg concept rapport.

Overige benodigde overleggen zoals met de Werkgroep De Kop Werkt! en overleg met de projectpartners maakt onderdeel uit van uw aanpak zoals uit te werken in het in te dienen plan van aanpak.

Ter informatie: De overleggen van de Werkgroep De Kop Werkt zijn ingepland met een maandelijkse frequentie.

Voor rapportage dient rekening gehouden te worden met het opstellen van voortgangsrapportages. Deze uiterlijk 3 werkdagen voorafgaande aan een voortgangsoverleg in te dienen;

Verslag van voortgangsoverleggen door opdrachtnemer op te stellen en digitaal in pdf-formaat aan te leveren.

6 Offerteprocedure

Gezien de aard en de omvang van de opdracht is gekozen voor een meervoudig onderhandse uitvraag.

Deze opdracht wordt gegund aan de economisch meest voordelige inschrijving (EMVI) gebaseerd op de beste prijs-kwaliteit verhouding.

Uw aanbieding is op basis van vaste som.

6.1 Planning

De planning op hoofdlijnen ziet er concreet als volgt uit en bevat de volgende mijlpalen:

	Wat	Wanneer
1.	Verzending aan gegadigden	20 december 2019
2.	Indienen vragen t.b.v. Nota van Inlichtingen	7 januari 2020 17.00u
3.	Publicatie Nota van Inlichtingen	14 januari 2020
4.	Indienen offertes	24 januari 2020 17.00u
5.	Beoordeling offertes gereed / mededeling uitslag beoordeling / voorlopige gunning	29 januari 2020
5.	Opdracht / definitieve gunning	30 januari 2020*
6.	Beoogde startdatum uitvoering Opdracht	30 januari 2020
7.	Concept-producten t.b.v. Bestuurlijk trio gereed	15 mei 2020
8.	Bestuurlijk trio "De Kop Werkt" en beoordeling concept-producten	Eind mei 2020* (Datum nog niet vastgesteld)
9.	Producten definitief gereed	26 juni 2020

Met * aangemerkte stappen zijn stappen voor de opdrachtgever.

6.2 Stellen van vragen

Het stellen van vragen met betrekking tot inhoudelijke en procedurele aspecten rond deze offerteaanvraag kan uitsluitend via e-mail gericht aan de contactpersoon zoals aangegeven in paragraaf 6.3.

De vragen dienen uiterlijk op het in paragraaf 6.1. aangegeven tijdstip en het in hoofdstuk 6.3. aangegeven e-mailadres bij De Kop Werkt! te zijn ontvangen. De antwoorden op alle tot dan toe gestelde vragen worden geanonimiseerd in een nota van inlichtingen en per e-mail verzonden aan alle benaderde gegadigden.

Mondelinge toezeggingen hebben geen enkele rechtsgeldigheid.

U wordt verzocht om daarvoor het formulier als opgenomen onder **Bijlage 1** te gebruiken. Bij het stellen van vragen dient verwezen te worden naar het hoofdstuk en paginanummer van de offerteaanvraag waar de vraag betrekking op heeft.

6.3 Communicatie

Alle correspondentie dient per e-mail te geschieden. In dit kader hebben mondelinge toezeggingen geen enkele rechtsgeldigheid en worden telefonische vragen en vragen gericht aan andere personen dan de contactpersoon niet in behandeling genomen.

Uw contactpersoon voor deze uitvraag is:

Naam

E-mail: @outlook.com

6.4 Offerte

Uw offerte dient als volgt te zijn opgebouwd:

1. Aanbiedingsbrief, met daarin uw:
 - NAW gegevens;
 - Naam contactpersoon;
 - Inschrijfprijs inclusief nadere onderbouwing.
2. Kwalitatief deel; plan van aanpak:

In het Plan van aanpak gaat u onder andere in op:

- Wijze van aanpak en detailniveau van te leveren producten voor voorontwerp inclusief voorgestelde aanpak van de (conditionerende) onderzoeken (Kabels en leidingen, DTM-inmeting en constructieberekeningen);
- Wijze van aanpak verkeersanalyses voor bepaling effect op verkeersdruk N250 inclusief voorstel voor beoordelingskader en wegingsmethodiek/ effectbepalingsmethodiek;
- Een planning van de in de opdracht uit te voeren werkzaamheden;
- De momenten wanneer het projectteam bereikbaarheid De Kop Werkt! hierin betrokken wordt;
- In het plan van aanpak geeft u aan welke risico's u ziet voor deze opdracht en welke beheersmaatregelen u voorstelt voor de beheersing van deze risico's;
- Welke maatregelen u treft om de planning te halen.

Zie verder onder het hoofdstuk gunningscriteria en beoordeling uit deze uitvraag.

6.5 Indienen offerte

Uw offerte dient uiterlijk op het in paragraaf 6.1. aangeven tijdstip en op het in paragraaf 6.3. aangegeven e-mailadres bij De Kop Werkt! te zijn ontvangen onder vermelding van 'Uitwerkingen bereikbaarheid Den Helder / N250'.

Offertes die na het uiterste moment van indienen worden ontvangen, worden niet in behandeling genomen. Het risico van niet-bezorging of vertraging in de bezorging komt voor rekening van de inschrijver.

6.6 Opdrachtverstrekking

Na beoordeling van de uitgebrachte offertes wordt per e-mail bekend gemaakt of de opdracht gegund wordt en aan wie opdrachtgever gaat gunnen. Inschrijvers aan wie de opdracht niet wordt gegund worden over de reden(en) (per mail) geïnformeerd.

6.7 Gunningscriteria en beoordeling

Onderdeel	Weging
G1 Inschrijfprijs	60%
G2 Plan van aanpak	40%

6.7.1 Inschrijfprijs (G1)

U dient uw prijs aan te bieden door middel van uw aanbiedingsbrief. Inschrijver verklaart middels inschrijving dat alle eisen, en zoals aangepast in de nota van inlichtingen, alsmede de kwalitatieve onderdelen zoals door inschrijver aangeboden in de aangeboden prijzen verwerkt zijn.

- Gevraagd wordt een totaalprijs voor het geheel aan te verrichten werkzaamheden aan te bieden;
- Opdrachtgever vraagt een gedetailleerde kostenraming die *alle benodigde* werkzaamheden, producten, overleggen, etc. omvat. Hierbij wordt onderscheid gemaakt in de kostenopbouw per op te leveren product (welke werkzaamheden zijn per product benodigd, hoeveel uren per product en welk uurtarief en overige kosten gelden hierbij)
- De door u op te geven prijzen/uurtarieven dienen in euro's, exclusief BTW en inclusief alle aanvullende kosten als reis- en verblijfskosten, bureaunkosten, opslagen, transport- en/of verpakkingskosten te zijn.

Wij willen benadrukken dat wij zeer veel waarde hechten aan een duidelijke, heldere kostenopbouw.

6.7.2 Plan van Aanpak (G2)

Het Plan van Aanpak wordt beoordeeld op:

- Het doorgronden van onze vraagstelling;
- Inhoudelijke uitwerking van de wijze van aanpak van de verkeersanalyses en effectbepaling op de N250, inclusief voorstel voor beoordelingskader en wegingsmethodiek/ effectbepalingsmethodiek;
- Inhoudelijke uitwerking en aanpak van de voorontwerpen Ravelijnbrug en ongelijkvloerse kruising inclusief beschrijving van de diepgang van de te leveren producten;
- De wijze waarop opdrachtnemer verwacht samen te werken met de opdrachtgever (Werkgroep De Kop Werkt!) en partners;
- De wijze waarop de opdrachtnemer met opdrachtgever communiceert, afstemt en op de hoogte houdt van de voortgang;
- De wijze waarop de gevraagde producten tot stand komen in samenwerking en afstemming met opdrachtgever (Werkgroep De Kop Werkt!) en betrokken partners;
- Of het plan van aanpak en de projectplanning met elkaar in overeenstemming en haalbaar zijn;
- De wijze waarop mogelijke risico's worden ingeschat met de daarbij horende beheersmaatregelen.

Alle onderdelen van het Plan van Aanpak zijn helder, begrijpelijk onderbouwd en toegelicht. Concrete voorbeelden kunnen een argumentatie onderbouwen, waardoor een juiste interpretatie door de opdrachtgever toeneemt. De voorgestelde aanpak wordt bij voorkeur onderbouwd met aantoonbare successen uit het verleden.



Uit het plan van aanpak moet helder blijken dat aan de wensen en eisen die gesteld zijn in deze aanvraag wordt voldaan.

7 Bepalingen

7.1 Algemene bepalingen

Tijdsbepalingen

In aanvulling op de onder hoofdstuk "Planning" opgenomen mijlpalen gelden de volgende tijdsbepalingen:

- De eindleverantie dient binnen 5 werkdagen na de goedkeuring van de opdrachtgever te gebeuren;
- De opdracht wordt geacht te zijn beëindigd 1 maand na acceptatie van het gehele projectdossier.

Vertegenwoordiger van de opdrachtgever

- De opdrachtgever wijst voor de uitvoering van de opdracht(en) een projectleider aan en stelt de Opdrachtnemer hiervan, bij het gunnen van de betreffende opdracht, schriftelijk in kennis;
- De projectleider vertegenwoordigt de opdrachtgever in alle zaken de opdracht betreffende, behoudens in die gevallen waar in de opdracht uitdrukkelijk de opdrachtgever is vermeld en in die gevallen welke financiële consequenties hebben voor de opdrachtgever of die de tijdsduur van de opdracht wijzigen;
- De projectleider oefent het toezicht uit op naleving van de betreffende opdracht;
- De projectleider zal de contacten over de wijze van uitvoering van de betreffende opdracht onderhouden met de projectleider van de Opdrachtnemer. In de projectovereenkomst zal, voor zover noodzakelijk, de frequentie van de overleg- en rapportagestructuur nader worden bepaald.

Werkgroep Bereikbaarheid de Kop Werkt!

- De werkzaamheden worden onder begeleiding van een werkgroep uitgevoerd. De werkgroep bestaat uit vertegenwoordigers van De Kop Werkt!, de gemeenten Texel, Den Helder, Hollands Kroon en Schagen, de provincie Noord Holland en Rijkswaterstaat;
- Het overleg met de werkgroep zal plaatsvinden op het kantoor van de opdrachtgever tenzij anders wordt overeengekomen.

Partners

De ontwerpwerkzaamheden worden in nauw overleg met de partners uitgevoerd. De partners zijn:

- Samenwerkingsverband De Kop Werkt!;
- Gemeente Hollands Kroon;
- Provincie Noord-Holland.

Vertegenwoordiger van de Opdrachtnemer

- De Opdrachtnemer wijst voor het uitvoeren van een opdracht(en) een projectleider Opdrachtnemer aan en stelt de opdrachtgever hiervan, bij de aanvang van de betreffende opdracht(en), schriftelijk in kennis;
- De projectleider Opdrachtnemer vertegenwoordigt de Opdrachtnemer voor alle zaken met betrekking tot de betreffende opdracht, tenzij de Opdrachtnemer uitdrukkelijk schriftelijk aan opdrachtgever mededeling doet van het tegendeel;
- Indien de voortgang van de werkzaamheden vertraging dreigt te gaan ondervinden c.q. heeft ondervonden, zal de projectleider van de Opdrachtnemer hiervan zo spoedig mogelijk schriftelijk melding maken aan de projectleider van de opdrachtgever en daarbij de oorzaak van de vertraging, als mede de door de projectleider van de Opdrachtnemer voorgestelde maatregelen om de dreigende vertraging te voorkomen c.q. ongedaan te maken, aangeven. Tevens zullen de consequenties van deze vertraging in de rapportage worden vermeld.

Vaststellen en acceptatie producten

- Aan het project wordt uitvoering gegeven door levering van de vereiste deelproducten en het eindproduct;
- De deelproducten van de Opdrachtnemer worden aan de projectleider van de opdrachtgever overgedragen ter acceptatie in oplage voldoende voor behandeling door de opdrachtgever;
- Indien een deelproduct naar het oordeel van de projectleider niet voldoet aan de uit de opdracht voortvloeiende eisen, deelt de projectleider dit binnen 10 werkdagen na de ontvangst hiervan, onder opgaaf van redenen, schriftelijk aan de Opdrachtnemer mede en dient de Opdrachtnemer dit onverwijld en voor zijn rekening te herstellen en opnieuw bij de projectleider in te dienen;
- Onder acceptatie wordt verstaan een door de projectleider verstrekt schriftelijk bericht van geen bezwaar, hetgeen niet tot gevolg heeft dat enigerlei verantwoordelijkheid van de Opdrachtnemer komt te vervallen of overgaat naar de projectleider dan wel de opdrachtgever;
- De Opdrachtnemer brengt, met inachtneming van het eventuele commentaar van de projectleider, de deelproducten in orde en biedt deze binnen 5 werkdagen na het -al dan niet mondelinge- bericht van acceptatie aan, waarna de projectleider een schriftelijk bericht van acceptatie toestuurt;
- Op alle aan de projectleider ter beoordeling toe te zenden deelproducten moet de tekst 'concept' worden toegevoegd.

Toezicht op kwaliteit (incl. registratie)

- Bij het ter acceptatie aanbieden van (deel)producten en diensten aan de projectleider moet de Opdrachtnemer beschikken over kwaliteitsgegevens, waarmee kan worden aangetoond dat de aangeboden diensten en producten voldoen aan de gestelde eisen;
- De Opdrachtnemer moet de projectleider steeds in staat stellen te onderzoeken of te laten onderzoeken of de kwaliteitsborging plaatsvindt in overeenstemming met het vigerende plan van aanpak.

Omgang met kwaliteitsafwijkingen

- De projectleider kan naar aanleiding van de door of namens hem geconstateerde afwijkingen van het plan van aanpak aan de Opdrachtnemer een met redenen omkleed bericht van niet geaccepteerd sturen;
- De Opdrachtnemer moet hierop binnen vijf werkdagen schriftelijk reageren met vermelding van de te treffen maatregelen en alle daaraan verbonden consequenties;
- Tot het moment van acceptatie mogen door de Opdrachtnemer geen werkzaamheden worden verricht die een correctie van de geconstateerde afwijking in de weg staan.

Wijzigingen

- De opdrachtgever is bevoegd voor of tijdens de realisatie van de werkzaamheden wijzigingen (uitbreiding en of vermindering) in de opdracht aan te brengen;
- Wijzigingen worden door de opdrachtgever schriftelijk opgedragen;
- De Opdrachtnemer zal aan de opdracht tot wijziging gevolg geven;
- Bijbetalingen vanwege uitbreiding van de werkzaamheden vinden plaats op basis van bestede tijd en de in overleg vastgestelde tarieven;
- Inhoudingen vanwege vermindering van de werkzaamheden vinden plaats, zo niet anders is overeengekomen, op basis van niet-bestede tijd;
- Bij signaleren van wijzigingen door de Opdrachtnemer deelt hij dit vooraf schriftelijk, met opgaaf van redenen en prijsindicatie, aan de projectleider mede.

Voorwaarden

- Voor de algemene voorwaarden voor het uitvoeren van opdrachten voor de projectorganisatie De Kop Werkt! Zijn de voorwaarden van de gemeente Den Helder van kracht verwoord in "Nota Inkoopbeleid gemeente Den Helder 2015 Vastgesteld door de Raad op 16 november 2015".

7.2 Betaling

- De betalingstermijnen zijn als volgt:
Na opdracht 25%, na oplevering en bespreking van de concept-producten in het bestuurlijk trio 25% en na beëindiging van de opdracht 50%;
- Binnen dertig dagen nadat bij de opdrachtgever een factuur in goede orde is ontvangen zal het volgens die factuur verschuldigde bedrag, verhoogd met de ter zake verschuldigde omzetbelasting, worden betaald;
- De opdrachtgever is gerechtigd bewijsstukken te verlangen.

7.3 Projectorganisatie

Algemeen

- Voor informatieoverdracht zullen geen extra kosten worden gerekend, anders dan in de prijsaanbieding vermeld zijn;
- Ten behoeve van de besprekingen verricht de Opdrachtnemer alle secretariaatswerkzaamheden o.a. bestaande uit:
 - het opstellen en vijf werkdagen voorafgaand aan het overleg verspreiden van de agenda (per E-mail);
 - het opstellen en binnen vijf werkdagen na het overleg verspreiden van besprekingsverslagen (per E-mail);
 - het verspreiden van (deel)producten ter bespreking in de bijeenkomsten vijf dagen voorafgaand aan de bijeenkomst;
 - De schriftelijke verslaglegging van overleg tussen opdrachtgever en Opdrachtnemer dient door de projectleider opdrachtgever en de projectleider Opdrachtnemer voor gezien te worden ondertekend;
 - Het vastleggen van de bijeenkomsten in overleg met de deelnemers.

Projectteam

- De opdrachtgever stelt een projectteam samen dat gedurende het traject inhoudelijk betrokken is;
- Het overleg met projectteam zal plaatsvinden op het kantoor van de opdrachtgever tenzij anders wordt overeengekomen.

Vervanging van personeel

- De Opdrachtnemer is verantwoordelijk voor een juiste en adequate inzet van personeel;
- In geval van ontslag of (langdurige) ziekte van een personeelslid van de Opdrachtnemer, die ten behoeve van een opdracht is ingezet, zal de Opdrachtnemer zo spoedig mogelijk voor gelijkwaardige vervanging zorgdragen en zal hij zich ten volle inspannen om de continuïteit van de opdracht te waarborgen;
- Vervanging van personeel zal nimmer leiden tot hogere kosten. Inwerkkosten van vervangend personeel zijn voor rekening van de Opdrachtnemer;
- Het staat de Opdrachtnemer vrij gedurende de voortgang van de opdracht(en) personeelsleden aan het projectteam toe te voegen.

Projectarchief

- De Opdrachtnemer archiveert en beheert op overzichtelijke wijze alle stukken die vanwege de opdracht in zijn bezit komen en vanwege de opdracht door hem worden geproduceerd gedurende de hele looptijd van het traject. De inhoud van het archief dient, met behulp van in nader overleg met de

opdrachtgever te bepalen programmatuur, in een geautomatiseerd gegevensbestand te worden opgenomen en periodiek bijgehouden te worden;

- Alle documenten in het archief moeten voorzien zijn van het contractnummer, projectnummer (per opdracht) van de opdrachtgever, een datum, uniek nummer en onderwerp;
- Alle documenten in het projectarchief zijn printbaar op A4 of A3 formaat;
- Bij de voltooiing van de opdracht wordt het complete projectarchief alsmede de gegevensbestanden met de laatst bijgewerkte inventaris overgedragen aan de projectleider van de opdrachtgever.

Formats (digitaal, analoog, hoeveelheid)

- Alle projectinformatie dient digitaal te worden aangeleverd in Word, pdf en/of in AutoCad dwg-format;
- Digitale tekeningen dienen conform in AutoCAD dwg-formaat en pdf te worden aangeleverd;
- Tekstbestanden dienen geschikt voor verwerking in Word te worden aangeleverd;
- De lay-out van de producten dient in overleg te worden vastgesteld.

Aanlevering van notities en documenten

- Alle projectinformatie dient bij E-mail verzending voorzien te zijn van een verzendbrief, waarin de verzonden stukken duidelijk staan aangegeven.

8 Bijlage 1: Formulier Nota van Inlichtingen

Inschrijver kan uitsluitend **per e-mail vragen indienen** n.a.v. deze Offerteaanvraag. Deze vragen dient Inschrijver met behulp van onderstaande tabel, als Word-document in te dienen.

Vraagnr	Hoofdstuk en pag.nr.	Vraag
1.		
2.		
3.		
4.		
5.		
6.		
7.		
8.		
9.		
10.		
11.		
12.		
13.		
14.		
15.		

Bij meer vragen, tabel zelf aanvullen.

To: 5.1.2e 5.1.2e 5.1.2e @noord-holland.nl]; 5.1.2e 5.1.2e @noord-holland.nl]; 5.1.2e 5.1.2e 5.1.2e @noord-holland.nl]; 5.1.2e [5.1.2e @noord-holland.nl]
From: 5.1.2e, 5.1.2e
Sent: 5.1.2e 3/26/2020 7:07:27 AM
Subject: FW: Verslag bijeenkomst effectanalyse maatregelen N250/Den Helder
Received: Thur 3/26/2020 7:07:36 AM
[0319 Verslag sessie effectanalyse bereikbaarheid N250.pdf](#)
[Beoordelingskader effectanalyse maatregelen N250.pdf](#)

Dag 5.1.2e en 5.1.2e,

Wij hebben nog geen reactie van jullie ontvangen op het beoordelingskader van de effectanalyse. In onderstaande mail staat dat jullie vandaag en morgen nog de tijd hebben dus deze mail is ook meer ter (eventuele) herinnering. Wij kijken uit naar jullie reactie hierop, wat wij waardevol vinden voor het vervolg van het onderzoek.

Vriendelijke groet,

5.1.2e

Van: 5.1.2e

Verzonden: donderdag 19 maart 2020 16:58

Aan: 5.1.2e; 5.1.2e 5.1.2 5.1.2e 5.1.2e 5.1.2e

CC: 5.1.2e 5.1.2e 5.1.2e

Onderwerp: Verslag bijeenkomst effectanalyse maatregelen N250/Den Helder

Dag allemaal,

In de bijlage vinden jullie het verslag van de bijeenkomst van 12 maart. In het verslag beschrijven wij de belangrijkste uitgangspunten en acties. De afspraak die we ook gemaakt hebben is om medio april weer een bijeenkomst te plannen. Gelet op de ontwikkelingen met het coronavirus wachten we nog even met het plannen van een nieuwe bijeenkomst. Wij kunnen met jullie input de komende weken verder en houden jullie op de hoogte van de voortgang.

De volgende acties worden in het verslag genoemd:

Actie	Actiehouder
Sweco	Verwerken input tot factsheets per maatregel. Dit sturen wij jullie uiterlijk 27/3 toe waarbij we jullie de gelegenheid geven om hier nog op te reageren.
Allen	Reageren op het beoordelingskader. Dit ontvangen wij ook graag uiterlijk 27/3 .
5.1.2e	Terugkoppeling gesprek met TESO (wanneer deze heeft plaatsgevonden).

Mochten er verder nog vragen zijn of opmerkingen op het verslag dan hoor ik dat graag.

met vriendelijke groet,

5.1.2e
5.1.2e
De Bilt
T 5.1.2e
M +31 6 5.1.2e
5.1.2e @sweco.nl

Sweco Nederland B.V.
De Holle Bilt 22
3732 HM De Bilt
T 5.1.2e
Handelsregister 30129769
www.sweco.nl



Volg ons op [LinkedIn](#). Hier delen wij onze kennis, vertellen je wat ons drijft en waar we in geloven.

Verslag sessie Effectanalyse bereikbaarheid N250

Onderwerp: Sessie effectanalyse

Plaats en datum bespreking: 12-3-20, Haarlem

09:30 – 11:30 uur

Naam

Bedrijf

5.1.2e

De Kop Werkt

5.1. 5.1.2e

Provincie Noord-Holland

5.1.2e

Provincie Noord-Holland

5.1.2e

Provincie Noord-Holland

5.1.2e

Gemeente Den Helder

5.1.2e

Sweco Nederland

5.1.2e

Sweco Nederland

5.1.2e

Sweco Nederland

In 2019 is er een inventarisatie uitgevoerd waarbij verschillende onderzoeken uit het verleden, nogmaals bekeken zijn of deze onderzoeken in de huidige tijd verlichting bieden voor de ervaren bereikbaarheidsproblematiek in Den Helder. Dit heeft geresulteerd in een overzicht van een aantal maatregelen die ingeschat worden als kansrijk.

Sweco heeft de opdracht gekregen om voor deze maatregelen de effecten inzichtelijk te maken, zodat een beeld ontstaat of deze maatregelen inderdaad een bijdrage kunnen leveren aan het verminderen van de problematiek. Om met elkaar eenzelfde beeld te krijgen bij de inhoud van de maatregelen en de uitwerking van de effecten, heeft op 12 maart een sessie plaatsgevonden. In dit verslag worden de belangrijkste uitgangspunten en acties uit de sessie beschreven.

1.1 Opening

5.1.2e geeft een toelichting op de achterliggende vraagstelling. Er is in het verleden al veel gestudeerd en er worden ook wel wat maatregelen genomen, maar de vraag is of een structurele aanpak mogelijk is. Dit omdat de ervaren problematiek toeneemt, en dit in de toekomst naar verwachting verder zal toenemen als gevolg van o.a. ontwikkeling civiele haven en marine haven. Ook geeft hij aan dat TESO de bootcapaciteit blijft uitbreiden; een maatregel zou misschien wel moeten zijn om dit te beperken. Het is een gezamenlijke opgave waarin alle partijen aan zet zijn.

1.2 De maatregelen

De volgende maatregelen zijn als mogelijk kansrijk aangeduid:

- Realiseren van een onderdoorgang bij de Havenweg (infrastructureel)
- Realiseren van een Ravelijnbrug (infrastructureel)
- Verplaatsen locatie zuidingang marine terrein
- Verplaatsen Moormanbrug (infrastructureel)
- Reserveringssysteem TESO (mogelijk ook met infrastructuur impact)
- Dynamisch verkeersmanagement (mogelijk ook met infrastructuur impact)
- Parkeermaatregelen (mogelijk ook met infrastructuur impact)

Per maatregel is tijdens de sessie gekeken naar de inhoudelijke context, het specifieke doel van de maatregel, de effecten en aandachtspunten. Sweco verwerkt deze input de komende week tot factsheets per maatregel. Met de inzichten vanuit de sessie vindt er bij een aantal maatregelen nog een concretisering van de maatregel plaats voordat de effecten daadwerkelijk inzichtelijk kunnen worden gemaakt. In de factsheets wordt ook aangegeven hoe de maatregelen beoordeeld worden (en of bijvoorbeeld de inzet van het verkeersmodel hiervoor nodig/wenselijk is).

In het onderstaande schema zijn de aanvullende aandachtspunten/ideeën uit de sessie beschreven.

Aanvullende opmerkingen	<p>Aanvullende ideeën:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Is beprijzen een idee: kom je op bepaalde momenten over het traject N250 of maak je dan gebruik van de TESO boot dan betaal je voor dit gebruik. Dit kan misschien ook gecombineerd worden met een reserveringssysteem. - Instellen van een blauwe golf. <p>Iedere maatregel op zich kan enig effect hebben, maar de verwachting is dat een combinatie van maatregelen cumulatief effect zal kunnen opleveren. Op basis van de nadere verkenning en inschatting van effecten kunnen maatregelpakketten ontwikkeld worden.</p> <p>De maatregelen dienen meer belangen dan enkel de bereikbaarheid, en daarnaast heeft dit ook invloed op de economische aantrekkelijkheid van Den Helder / Texel, bedrijven kunnen hun positie verbeteren, en partijen als TESO en marine hebben hun verantwoordelijkheid in de opgave. Het is zinvol om andere partijen ook aan te haken om commitment te creëren en te komen tot meerwaarde door bredere aanpak van de opgave.</p>
-------------------------	---

1.3 Effectanalyse

In de sessie zijn we er niet meer aan toegekomen om de effectanalyse te bespreken. Ofwel hoe gaat Sweco nu de effecten inzichtelijk maken en op basis van welke indicatoren.

De effecten van de maatregelen worden in eerste instantie afzonderlijk van elkaar inzichtelijk gemaakt. De kansen voor samenhang (voor zover nog niet bekend) worden ook duidelijk bij de effectanalyse. Voor de effectanalyse is een beoordelingskader opgesteld waarin vier thema's benoemd zijn:

- Bereikbaarheid
- Leefbaarheid
- Haalbaarheid
- Kosten

De maatregelen toetsen wij op de indicatoren die vallen onder de thema's. Afhankelijk van de uitwerking van de maatregel wordt een indicator kwantitatief of kwaliteit inzichtelijk gemaakt. Dit resulteert in een beoordelingskader dat in de bijlage van dit verslag is

meegestuurd. De afspraak die in de sessie is gemaakt is dat iedereen nog op het beoordelingskader kan reageren. Zijn dit de juiste indicatoren, missen we nog indicatoren en waar ligt eventueel de prioriteit?

1.4 Actielijst

Actie	Actiehouder
Nader uitwerken maatregelen in factsheets	Sweco
Reactie op het beoordelingskader	Allen
Terugkoppeling gesprek met TESO	5.1.2e

Beoordelingskader effectanalyse maatregelen N250

Aspecten	Criteria	Indicatoren
Bereikbaarheid	Verkeersafwikkeling op N250	Reistijd en wachtrijen op N250
	Verkeersdruk op N250	Intensiteit op N250
	Vertraging in studiegebied	Voertuigverliesuren in studiegebied
Leefbaarheid	Fysieke impact omgeving	Kwalitatieve inschatting
	Beleving omwonenden	Effecten voor omwonenden
Kosten	Kosten maatregelen	Inschatting kosten in euro's
	Verlieskosten door vertraging	Inschatting verlieskosten in euro's
Haalbaarheid	Draagvlak in omgeving	Voorgeschiedenis, verwachtingen
	Planologisch	Grenzen natura 2000, plofzones, etc.
	Realisatie termijn	Korte, middellange en lange termijn

To: 5.1.2e 5.1.2e [5.1.2e @noord-holland.nl]; 5.1.2e 5.1.2e @noord-holland.nl]; 5.1.2e [5.1.2e @noord-holland.nl]
Cc: 5.1.2e 5.1.2e [5.1.2e @noord-holland.nl]; 5.1.2e 5.1.2e [5.1.2e @noord-holland.nl]
From: 5.1 5.1.2e
Sent: Thur 4/25/2024 12:21:17 PM
Subject: FW: verslag Ravelijnbrug
Received: Thur 4/25/2024 12:21:00 PM

Tk, onderstaande mailwisseling ihkv planning verkenning Ravelijnbrug Den Helder/maritiem Cluster.

Van: 5.1.2e @mindef.nl

Verzonden: donderdag 25 april 2024 14:08

Aan: 5.1.2e 24 5.1.2e 5.1.2e

CC: 5.1.2e 5.1 5.1.2e

Onderwerp: RE: verslag Ravelijnbrug

5.1.2e : begrepen.

@ 5.1.2e verwerk jij dit in de monitor?

Wel een kanttekening, ook voor @ 5.1.2e dit betekent dat we het jaar 2024 en helft van '25 nodig hebben voor de verkenningfase. De volgende stap is de 'studie' fase volgens mij enz., waarbij in die stap aan de orde is of de Ravelijnbrug in de provinciale Investeringsagenda wordt opgenomen, toch? Betekent deze fasering dat de Ravelijnbrug op zijn vroegst in 2025 intern PNH wordt opgebracht en wat betekent dat dan voor haalbaarheid om in investeringsschema op te nemen??

Verder: Olthof vroeg er nadrukkelijk om dat we hem "een concreet plan' in handen geven waarmee hij tbv financiering etc 5.1.2e op kan. Mede gelet op aankomende trilat eind mei met Olthof/Rommel: hoe gaan we hiermee om? Wat kunnen we toezeggen/bieden?

5.1.2e

Van: 5.1 5.1.2e < 5.1.2e @noord-holland.nl>

Verzonden: donderdag 25 april 2024 11:44

Aan: 5.1.2e 5.1.2e < 5.1.2e @noord-holland.nl>; 5.1.2e , 5.1.2e CZSK/PCZSK/Proj Coord < 5.1.2e @mindef.nl>

CC: 5.1 5.1.2e < 5.1.2e @noord-holland.nl>

Onderwerp: RE: verslag Ravelijnbrug

Hoi 5.1.2e en 5.1.2e ,

Dank voor de voorzet. Los van wat we besproken hebben ben ik gister begonnen met de notitie over scope, uitgangspunten en projectteam en heb ik nog even met 5.1.2e overlegd.

De notitie agenderen we voor het programmteam van 29 mei. Hierin zullen ook een aantal vragen staan voor zover ik die nog niet beantwoord heb kunnen krijgen, denk aan invulling participatieproces en profiel Moormanbrug incl. nautische aspecten daarvan, gaat de brug nog schuiven of moet dit worden meegenomen in de afweging?

Daarmee en vakantiedagen in mei ga ik uit van eind juni uitvraag gereed en niet eind mei. We gaan in overleg met inkoop over uitvraag in de markt juli/aug. 1 sept offertes binnen en beoordelen. Als de opdracht dan per 1 oktober kan worden gegeven is het hebben van concept resultaten eind Q1 2025 al vrij rap en je wil ook iets goeds. Aansluitend bestuurlijke besluitvorming/voorkeursvariant in Q2 2025. We schuiven dus 1Q door.

Groet,

5.1.2e

Van: 5.1.2e 5.1.2e < 5.1.2e @noord-holland.nl>

Verzonden: woensdag 24 april 2024 21:13

Aan: 5.1 5.1.2e < 5.1.2e @noord-holland.nl>; 5.1 5.1.2e < 5.1.2e @noord-holland.nl>

CC: 5.1.2e @mindef.nl

Onderwerp: verslag Ravelijnbrug

Hoi 5.1.2e ,

Onderstaand de acties. Akkoord?

3 maanden

1. Projectteam completeren met deelname 5.1.2e voor de Moormanbrug/Buitenveld en met 5.1.2e (of andere vertegenwoordiger van de gemeente (tevens voorzien van inhoudelijke expertise).

2. Scope en uitgangspunten Ravelijnbrug bepalen en vastleggen in uitgangspuntennotitie, indicatieve planning. 15 mei gereed tbv bespreking in PT OMC van 29 mei

3. Gereed maken uitvraag naar Ingenieursbureau (28 mei)

6 maanden daarna

1. uitwerken opdracht samen met het ingenieursbureau. Onderzoek varianten Ravelijnbrug in concept gereed: 15 december. Eindrapport aanbieden tbv besluitvorming: uiterlijk maart 2025.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e 5.1.2e

Provincie Noord-Holland

**NOTE VOOR EXTERNE BEZOEKER.**

U kunt (op eigen kosten) gebruik maken van de parkeergarage Houtplein P2 onder het provinciekantoor.

Indien u gebruik maakt van een navigatiesysteem kunt u hiervoor het beste de volgende adresgegevens invoeren:

Wagenmakerslaan 1, 2012 DJ, Haarlem.

Aan dit bericht en eventuele bijlagen kunnen geen rechten worden ontleend. Het Provinciaal Bestuur van Noord-Holland. Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

To: 5.1.2e 5.1.2e [5.1.2e @noord-holland.nl]
From: 5.1.2e 5.1.2e
Sent: Wed 11/6/2024 4:45:05 PM
Subject: FW: Verzoek: afstemming verkeerskundige uitgangspunten Ravelijnbrug
Received: Wed 11/6/2024 4:45:12 PM

Is het niet handig als naast de verkeerskundige ook 5.1.2e aansluit?
Ik denk nu aan 5.1.2e, of is 5.1.2e betrokken bij de regio?

Met vriendelijke groet,

5.1.2e (5.1.2e) 5.1.2e 5.1.2e · Sector Mobiliteit
5.1.2e

T: 5.1.2e
M: 5.1.2e

Houtplein 33 2012 DE Haarlem

5.1.2e

www.noord-holland.nl

5.1.2e @noord-holland.nl



Provincie
Noord-Holland

Van: 5.1.2e < 5.1.2e @rhdhv.com >

Verzonden: woensdag 6 november 2024 15:50

Aan: 5.1.2e < 5.1.2e @denhelder.nl >; 5.1.2e < 5.1.2e @noord-holland.nl >; 5.1.2e < 5.1.2e @noord-holland.nl >

CC: 5.1.2e 5.1.2e < 5.1.2e @rhdhv.com >; 5.1.2e < 5.1.2e @rhdhv.com >

Onderwerp: Verzoek: afstemming verkeerskundige uitgangspunten Ravelijnbrug

Beste 5.1.2e en 5.1.2e,

Zoals telefonisch vandaag met 5.1.2e besproken lijkt het me goed als een aantal van ons op korte termijn de koppen digitaal bij elkaar steken. Doel: beoordelen welke verkeerskundige kaders en randvoorwaarden er zijn voor de nieuwe Ravelijnbrug. Deze hebben wij nodig voor het opstellen van een PvE voor de nieuwe brug en de variantenstudie.

@ 5.1.2e 5.1.2e en 5.1.2e wie namens PNH kan ik hiervoor benaderen?

Op basis van de tot dusver aangeleverde informatie ontbreekt het ons nog aan bredere verkeerskundige kaders zijn waarbinnen wij de uitgangspunten voor de nieuwe brug gaan formuleren.

Hieronder alvast een aantal bespreekpunten.

1. Bereikbaarheid Den Helder, Haven en Marine
 - a. Welke doelgroepen gaan gebruik maken van welke route (N250 vs. NDNW)? En hoe groot is elke doelgroep?
 - b. Hoe ziet de toekomstige ontsluiting van de TESO er uit? Blijft dit via de N250 rijden? Of (ook) via het NDNW?
 - c. Wat is de nieuwe functie van de N250? Welk gebruik hoort hier bij?
 - d. Waar komt de nieuwe Moormanbrug en is de functie / inrichting gelijk aan de huidige brug? In de aangeleverde variantenstudie zie ik geen keuze voor 1 vd 6 varianten.
2. Verkeersmodel en beschikbare informatie:
 - a. Het technisch rapport van Sweco over het verkeersmodel is alleen een verantwoording over hoe het model is gebouwd, maar bevat voor zover wij kunnen zien geen netwerkvariant met de nieuwe Ravelijnbrug en Moormanbrug. Zie afb. hieronder.
 - b. Het technisch rapport van Sweco stelt dat er een basisjaar 2022 en prognosejaar 2030 is. In het

mobiliteitsonderzoek MC fase 1 refereert Sweco aan prognosejaar 2040. Is dit een nieuw jaar die later is gebouwd? Zijn daar plots van beschikbaar?

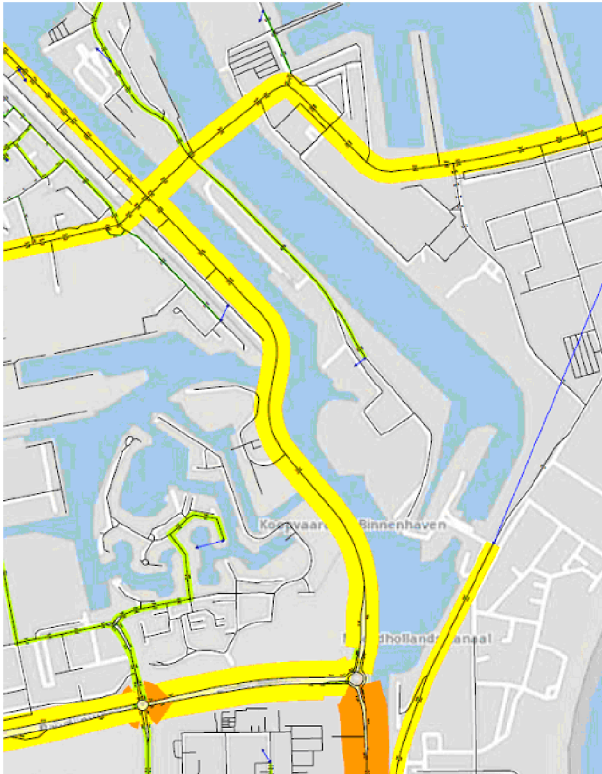
c. Gezien het tijdspad van fase 1 is de centrale vraag vanuit verkeer: zijn er in het recente verleden en op basis van actuele uitgangspunten modelberekeningen gedaan waarin het effect van de nieuwe Ravelijnbrug is onderzocht? Dat is de variant die we zoeken.

3. Mobiliteitsonderzoek fase 1 MC (Sweco)

a. Dit betreft een analyse van een situatie zonder Ravenlijnbrug. Dus handig voor de probleemanalyse, maar geeft geen inzicht in effect van de nieuwe brug

b. Het bijlagenrapport ontbreekt nog δ wie kan deze met ons delen?

c. 'fase 1' suggereert een 'fase 2' δ wanneer gaat dit lopen en zijn er vanuit dat proces nog nuttige inzichten te verwachten?



Vriendelijke groet,

5.1 5.1.2e
5.1.2e

T +316 5.1.2e | E 5.1.2e @rhdhv.com | W www.royalhaskoningdhv.com
HaskoningDHV Nederland B.V., a company of Royal HaskoningDHV | Reg. no 56515154 | Postbus 94241, 1090 GE | Contactweg 47, 1014 AN Amsterdam, Nederland



Van: 5.1 5.1.2e < 5.1.2e @noord-holland.nl >

Verzonden: woensdag 6 november 2024 13:43

Aan: 5.1.2e 5.1.2e < 5.1.2e @rhdhv.com >; 5.1.2e < 5.1.2e @denhelder.nl >

CC: 5.1 5.1.2e < 5.1.2e @rhdhv.com >

Onderwerp: Re: Achtergrondinformatie onderzoeken maritiem cluster

5.1.2e, zie onderstaand verzoek van 5.1.2e.

Verzonden vanuit [Outlook voor iOS](#)

Van: 5.1.2e <5.1.2e@rhdhv.com>
Verzonden: Wednesday, November 6, 2024 11:14:43 AM
Aan: 5.1 <5.1.2e@noord-holland.nl>
CC: 5.1 <5.1.2e@rhdhv.com>
Onderwerp: RE: Achtergrondinformatie onderzoeken maritiem cluster

Hoi 5.1.2e,
Kort gezegd; we missen nog wel het e.e.a.

Belangrijkste is het bijlagenrapport van het Sweco rapport, kan je die met ons delen?

En om de rest op orde te krijgen stellen we voor dat onze verkeerskundige 5.1.2e (in de CC) met de verkeerskundige van PNH en DenHelder in een overleg de overige informatie benodigde afstemt/ophaalt. Als je hun gegevens deelt kunnen wij wat inplannen.

Met vriendelijke groet, 5.1.2e.

5.1.2e 5.1.2e | 5.1.2e | +31 6 5.1.2e

From: 5.1 <5.1.2e@noord-holland.nl>
Sent: woensdag 6 november 2024 9:52
To: 5.1.2e <5.1.2e@denhelder.nl>; 5.1.2e <5.1.2e@rhdhv.com>
Cc: schramad <5.1.2e@noord-holland.nl>; 5.1.2e <5.1.2e@denhelder.nl>; 5.1.2e <5.1.2e@denhelder.nl>
Subject: FW: Achtergrondinformatie onderzoeken maritiem cluster

Beste 5.1.2e,

Ik heb net onze expert gesproken over jouw verzoek om de volgende informatie:

Verkeerscijfers (huidig zonder nieuwe brug en toekomstig met nieuwe brug; aantallen van hoeveel volgen de N250 en hoeveel gaan via de nieuwe brug), rekening houdend met evt andere ontwikkelingen (infrastructureel/ruimtelijk, Willemsoord, Moormanbrug etc), liefst in modelplots (intensiteiten, IC-waarden voor OS/AS/etm).

Wij hebben deze informatie niet. Wel zei onze expert dat de technische rapportage van het verkeersmodel, opgesteld door Sweco in opdracht van de gemeente Den Helder, zou moeten voldoen in informatie. Deze hebben jullie reeds ontvangen.

@ 5.1.2e 5.1.2e hebben jullie wellicht nog achtergrondinformatie bij deze rapportage die voldoen aan de beschrijving in het schuingedrukte? Zo ja, zou je deze kunnen sturen aan 5.1.2e?

Met vriendelijke groet,

5.1.2e 5.1.2e) 5.1.2e 5.1.2e - Sector Mobiliteit
5.1.2e

T: 5.1.2e
M: 5.1.2e

Houtplein 33 2012 DE Haarlem

5.1.2e

www.noord-holland.nl

5.1.2e @noord-holland.nl



Provincie
Noord-Holland

Van: 5.1.2e <5.1.2e@denhelder.nl>

Verzonden: woensdag 16 oktober 2024 11:10

Aan: 5.1 5.1.2e <5.1.2e@noord-holland.nl>; 5 5.1.2e <5.1.2e@denhelder.nl>

CC: 5.1 5.1.2e <5.1.2e@noord-holland.nl>

Onderwerp: RE: Achtergrondinformatie onderzoeken maritiem cluster

Hoi 5.1.2e ,

Hierbij de rapportage bijbehorend aan het verkeersmodel.

Hier staat ook het e.e.a. aan kaarten in.

Wat betreft netwerkkaarten voor de toekomst heeft Den Helder dit niet.

Hier zijn we wel mee bezig, maar dit is niet vastgesteld.

Heb je daar ook wat aan?

Met vriendelijke groet,

5.1.2e

Van: 5.1 5.1.2e < 5.1.2e @noord-holland.nl>

Verzonden: dinsdag 15 oktober 2024 16:11

Aan: 5 5.1.2e < 5.1.2e @denhelder.nl>; 5.1 5.1.2e < 5.1.2e @noord-holland.nl>; 5.1.2e < 5.1.2e @denhelder.nl>

CC: 5.1.2e < 5.1.2e @mindef.nl>

Onderwerp: RE: Achtergrondinformatie onderzoeken maritiem cluster

Dankje 5.1.2e,

Het mobiliteitsonderzoek heeft RHDHV al in bezit. Voor het andere hou ik me aanbevolen!

Met vriendelijke groet,

5.1.2e) 5.1.2e - Sector Mobiliteit

5.1.2e

T: 5.1.2e

M: 5.1.2e

Houtplein 33 2012 DE Haarlem

5.1.2e

www.noord-holland.nl

5.1.2e @noord-holland.nl



Provincie
Noord-Holland

Van: 5 5.1.2e < 5.1.2e @denhelder.nl>

Verzonden: dinsdag 15 oktober 2024 16:09

Aan: 5.1 5.1.2e < 5.1.2e @noord-holland.nl>; 5.1 5.1.2e < 5.1.2e @noord-holland.nl>; 5.1.2e < 5.1.2e @denhelder.nl>

CC: 5.1.2e < 5.1.2e @mindef.nl>

Onderwerp: Re: Achtergrondinformatie onderzoeken maritiem cluster

Hoi 5.1.2e,

Ik hoop dat @ 5.1.2e kan helpen met het aanleveren van de informatie over multimodale kaarten? Ik zou het niet weten namelijk.

Voor wat betreft verkeerscijfers wil ik verwijzen naar mobiliteitsonderzoek Maritiem Clusterm waarin dit precies staat beschreven en verdere info is ook te krijgen via SWECO. Of zie jij nog een andere manier @ 5.1.2e ?

Met vriendelijke groet,

5 5.1.2e

5.1.2e ruimtelijke ontwikkelingen en economie

: +31 (0)6 5.1.2e

: 5.1.2e @denhelder.nl

: Willemsoord 66, Den Helder

: Postbus 36, 1781 AS Den Helder

: <https://www.denhelder.nl>

: @Gem_DenHelder

: gemeentedenhelder

Van: 5.1 5.1.2e <5.1.2e @noord-holland.nl>

Verzonden: dinsdag 15 oktober 2024 16:06

Aan: 5 5.1.2e <5.1.2e @denhelder.nl>; 5.1 5.1.2e <5.1.2e @noord-holland.nl>

CC: 5.1.2e <5.1.2e @mindef.nl>

Onderwerp: RE: Achtergrondinformatie onderzoeken maritiem cluster

Beste mensen,

In navolging van mijn vorige e-mail vraagt RHDHV ook om het volgende:

- Netwerkaarten / multimodale netwerken van Den Helder (huidig en gewenst). Voor gemotoriseerd verkeer, OV en fiets. Waarschijnlijk opvragen bij de gemeente. Op basis van deze kaarten moet duidelijk zijn wat de functies zijn van de netwerken in Den Helder. En welke eisen daaraan hangen.
- Verkeerscijfers (huidig en toekomstig) voor autonome situatie (zonder nieuwe brug) en planvariant (met nieuwe brug). Ook rekening houdend met evt. andere infrastructurele en ruimtelijke ontwikkelingen (Willemsoord, Moormanbrug etc.). Bij voorkeur uit te leveren in modelplots (intensiteiten, IC-waarden voor OS, AS en etm.) door gemeente / PNH.

5.1.2e, kun jij voor Den Helder deze gegevens bij mij laten aanleveren? Dan gaan 5.1.2e en ik bij ons in de organisatie grasduinen.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e \ 5.1.2e · Sector Mobiliteit

5.1.2e

T: 5.1.2e

M: 5.1.2e

Houtplein 33 2012 DE Haarlem

5.1.2e



Van: 5.1 5.1.2e

Verzonden: dinsdag 15 oktober 2024 15:18

Aan: 5 5.1.2e <5.1.2e @denhelder.nl>; 5 5.1.2e <5.1.2e @mindef.nl>; 5.1 5.1.2e <5.1.2e @noord-holland.nl>

CC: 5.1.2e @mindef.nl; 5.1 5.1.2e <5.1.2e @noord-holland.nl>

Onderwerp: Achtergrondinformatie onderzoeken maritiem cluster

Urgentie: Hoog

Beste mensen,

RHDHV vraagt om de rapportages van alle onderzoeken die in het verleden zijn gedaan rondom het marinerrein, zodat zij van start kunnen en zich goed kunnen voorbereiden voor 5 november. Hierbij maakt de "leeftijd" niet zo veel uit. Ze hebben het op de zeer korte termijn nodig, het liefst deze week nog. Graag zou ik die krijgen en anders hoor ik graag waar ik die zou kunnen opvragen.

Ik heb al:

- Mobiliteitsonderzoek maritiem cluster
- een document over inpassingsvarianten Entreegebied Nieuwe Haven
- Rapport Effectenanalyse bereikbaarheid Den Helder.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e 5.1.2e MA – Sector Mobiliteit

5.1.2e

T: 5.1.2e

M: 5.1.2e

Houtplein 33 2012 DE Haarlem

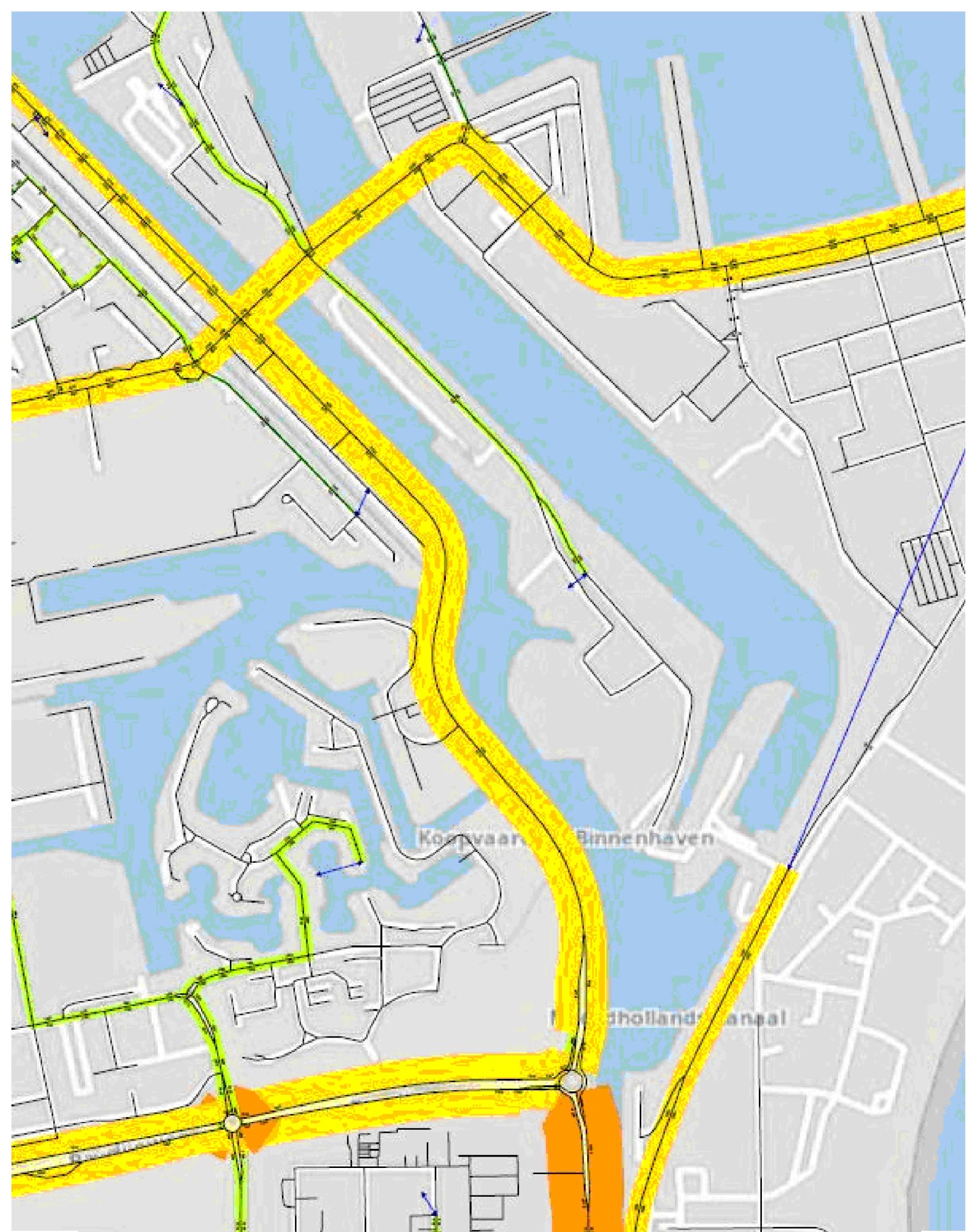
5.1.2e



Deze e-mail is uitsluitend bestemd voor de beoogde geadresseerde. Mocht u dit bericht bij vergissing hebben ontvangen, wilt u mij dit dan meteen laten weten en het bericht (inclusief eventueel meegezonden bijlagen) uit uw postbus verwijderen? Stuur in dat geval de tekst van het bericht ook niet door.

This email and any attachments are intended solely for the use of the addressee(s); disclosure or copying by others than the intended person(s) is strictly prohibited. If you have received this email in error, please treat this email as confidential, notify the sender and delete all copies of the email immediately

This email and any attachments are intended solely for the use of the addressee(s); disclosure or copying by others than the intended person(s) is strictly prohibited. If you have received this email in error, please treat this email as confidential, notify the sender and delete all copies of the email immediately



Koopvaan Binnenhaven

hollands kanaal

To: [5.1.2e] [5.1.2e] [5.1.2e]@rhdhv.com]
Cc: [5.1.2e] [5.1.2e] [5.1.2e]@noord-holland.nl]
From: [5.1] [5.1.2e]
Sent: Wed 1/29/2025 8:16:58 AM
Subject: FW: Voorstel inetratiesessies Ravelijnbrug
Received: Wed 1/29/2025 8:17:04 AM
[Outlook-sytotphb](#)
[BK2203_P002_F1.0 Voorstel integratiesessies Ravelijnbrug-signed.pdf](#)

Ha [5.1.2e],

Dank hiervoor.
Zullen we de uitbreiding van de opdracht volgende week nog even bespreken? [5.1.2e] en ik hebben hier nog wat vragen over.

Groeten,
[5.1.2e]

Met vriendelijke groet,

[5.1.2e] ([5.1.2e]) [5.1.2e] [5.1.2e] - Sector Mobiliteit
[5.1.2e]

T: [5.1.2e]
M: [5.1.2e]

Houtplein 33 2012 DE Haarlem

Op vrijdagen beperkt aanwezig

www.noord-holland.nl
[5.1.2e]@noord-holland.nl



Van: [5.1.2e] [5.1.2e] <[5.1.2e]@rhdhv.com>
Verzonden: donderdag 23 januari 2025 13:01
Aan: [5.1] [5.1.2e] <[5.1.2e]@noord-holland.nl>
CC: [5.1.2e] [5.1.2e] <[5.1.2e]@rhdhv.com>
Onderwerp: Voorstel inetratiesessies Ravelijnbrug

Goedemiddag [5.1.2e],

Bijgevoegd het voorstel voor de integratiesessies Ravelijnbrug. Daarin ook opgenomen de gewenste scope-uitbreiding in de vorm van aansluiting Moormanbrug-NwNd-Ravelijnbrug. Als er vragen zijn, of inzicht gewenst is in de onderliggende raming, trek aan de bel!

Met vriendelijke groet,

[5.1.2e] [5.1.2e] [5.1.2e]

[5.1.2e]

Woensdag afwezig

M +31 6 [5.1.2e] | E [5.1.2e]@rhdhv.com | W www.royalhaskoningdhv.com

This email and any attachments are intended solely for the use of the addressee(s); disclosure or copying by others than the intended person(s) is strictly prohibited. If you have received this email in error, please treat this email as confidential, notify the sender and delete all copies of the email immediately

Pagina's zijn geweigerd

1 - 4

5.1.2f

To: 5.1.2e 5.1.2e [5.1.2e @noord-holland.nl]
From: 5.1.2e 5.1.2e
Sent: Wed 9/11/2024 11:00:22 AM
Subject: Fwd: Agendering RRN
Received: Wed 9/11/2024 11:00:33 AM
[240828 Mobiliteitsvisie Texel Den Helder.docx](#)

Verzonden vanaf [Outlook voor Android](#)

From: 5.1.2e 5.1.2e <5.1.2e @denhelder.nl>
Sent: Wednesday, August 28, 2024 3:35:39 PM
To: 5.1.2e 5.1.2e <5.1.2e @noord-holland.nl>
Cc: 5.1.2e <5.1.2e @texel.nl>
Subject: RE: Agendering RRN

Dag 5.1.2e ,

Bijgaande versie wordt volgende week besproken met de wethouders, zodat de colleges het stuk op 10 september kunnen vrijgeven om door te geleiden naar RRN.

We moeten nog wel wat doen aan de opmaak en het omslag. Heb je daar ideeën over?

Met vriendelijke groet,

5.1.2e

Van: 5.1.2e 5.1.2e <5.1.2e @noord-holland.nl>
Verzonden: woensdag 28 augustus 2024 14:32
Aan: 5.1.2e <5.1.2e @denhelder.nl>; 5.1.2e <5.1.2e @texel.nl>
Onderwerp: RE: Agendering RRN

Hoi, het zou wel jammer zijn als we de RRN niet halen. Overslaan lijkt me geen goed idee. Is er nog tijd om het met elkaar erover te hebben, of komen jullie er uit?

Groet, 5.1.2e

Van: 5.1.2e <5.1.2e @denhelder.nl>
Verzonden: dinsdag 27 augustus 2024 15:32
Aan: 5.1.2e <5.1.2e @texel.nl>
CC: 5.1.2e 5.1.2e <5.1.2e @noord-holland.nl>
Onderwerp: RE: Agendering RRN

Dag 5.1.2e ,

Bijgaand wat ik van de mobiliteitsvisie heb gemaakt. Voeg jij in de bijlagen teksten over Texel in?

Met vriendelijke groet,

5.1.2e

Van: 5.1.2e <5.1.2e @texel.nl>
Verzonden: dinsdag 27 augustus 2024 11:53
Aan: 5.1.2e <5.1.2e @denhelder.nl>
Onderwerp: RE: Agendering RRN

Maar is dat realistisch? We moeten het stuk naar aanleiding van de gesprekken met de ondernemers nog aanpassen. De uitvoeringsparagraaf heb ik wel gereed.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e

Team Beleid

Gemeente Texel  **.txl**

Van: 5.1.2e <5.1.2e@denhelder.nl>

Verzonden: dinsdag 27 augustus 2024 11:52

Aan: 5.1.2e <5.1.2e@texel.nl>

Onderwerp: RE: Agendering RRN

Dag 5.1.2e,

Het moet dan volgende week in de staven worden behandeld en op dinsdag 10 september in de colleges. Dan kan het.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e

Van: 5.1.2e <5.1.2e@texel.nl>

Verzonden: dinsdag 27 augustus 2024 11:49

Aan: 5.1.2e <5.1.2e@denhelder.nl>; 5.1.2e <5.1.2e@denhelder.nl>; 5.1.2e <5.1.2e@denhelder.nl>

Onderwerp: RE: Agendering RRN

Beste allen,

Het lijkt mij niet realistisch om voor woensdag 11 september aan te leveren. Dat zou betekenen dat we pas eind november het stuk in de RRN zouden kunnen hebben. Gelet hierop en op hetgeen 5.1.2e aangeeft dat er normaliter drie gemeenten bij betrokken moeten zijn om een stuk in de RRN te behandelen zouden we er ook voor kunnen kiezen om het niet via de RRN te laten lopen.

We zouden het college-/raadsadvies dan samen kunnen maken en af kunnen stemmen in onze PO's, waarna we het reguliere traject volgen.

Hoe staan jullie hier tegenover ?

Met vriendelijke groet,

5.1.2e

Team Beleid

Gemeente Texel .txl

Van: 5.1.2e <5.1.2e@denhelder.nl>

Verzonden: donderdag 22 augustus 2024 11:56

Aan: 5.1.2e <5.1.2e@denhelder.nl>; 5.1.2e <5.1.2e@texel.nl>; 5.1.2e <5.1.2e@denhelder.nl>

Onderwerp: RE: Agendering RRN

Beste 5.1.2e en Job,

Nog even nadenkend over een en ander.

Normaliter behandeld de RRN onderwerpen waarbij ten minste drie van de vier Noordkopgemeenten zijn betrokken. Nu gaat het hier om de mobiliteitsvisie Den Helder/Texel en zijn er dus eigenlijk maar twee gemeenten bij betrokken.

Aan de andere kant staat de file voor de Texelse boot soms tot in Hollands Kroon en Schagen*

En komt vrijwel ook alle verkeer dat naar de Texelse boot rijdt hetzij door de gemeente Hollands Kroon of Schagen.

Ik hoor wel graag hoeveel tijd jullie ongeveer denken nodig te hebben voor dit onderwerp. Is een half uur of ietsjes langer toereikend naar jullie inschatting?

Ik neem aan dat er ook sprake is van een presentatie en een toelichting en moet de RRN of moeten de raadsleden in de RRN een advies uitbrengen aan de raden?

Voor de bespreking op 26 september moet ik de spullen wel tijdig hebben. Dus vóór Woensdag 11 september.

Mocht het niet lukken om een en ander voor 26 september te agenderen dan is er in november nog een RRN en wel op 28 november, waar naar zou kunnen worden uitgeweken.

Misschien goed om hierover ook nog even te bellen en telefonisch contact te hebben met elkaar?

Met vriendelijke groet,

5.1.2e

5.1.2e

E-mail: 5.1.2e@denhelder.nl

Tel: 5.1.2e

Van: [redacted] <[redacted]@denhelder.nl>

Verzonden: dinsdag 20 augustus 2024 10:33

Aan: [redacted] <[redacted]@denhelder.nl>

CC: [redacted] <[redacted]@denhelder.nl>

Onderwerp: RE: Agendering RRN

Dag [redacted],

Kunnen we onderstaand onderwerp agenderen voor de RRN van 26 september? En wat zijn de aanlevertermijnen?

Met vriendelijke groet,

Van: [redacted] <[redacted]@denhelder.nl>

Verzonden: woensdag 22 mei 2024 21:32

Aan: [redacted] <[redacted]@denhelder.nl>

CC: [redacted] <[redacted]@denhelder.nl>

Onderwerp: RE: Agendering RRN

Beste [redacted],

Wellicht hoeft dat dan niet op die avond te gebeuren, het bezwaar dat ik van een aantal kanten hoorde was dat er al veel mensen omstreeks 18 juli met vakantie zijn...

In Texel is de laatste vergadering voor het zomerreces op: 10 juli en in Den Helder is het einde van de eerste helft van het vergaderjaar voorzien op 12 juli...

Ik zie in het vergaderschema wel dat er in Den Helder nog een mogelijke uitwijkraad staat gepland op maandag 15 juli....

Zie de vergaderroosters van de twee gemeenten.

Mogelijk kan er als die 15 juli (en die kans is heel groot) niet wordt gebruikt die 15^e juli nog een ingelaste gezamenlijke commissievergadering voor de twee gemeenten worden georganiseerd.

Misschien moeten we dit ook via de griffies en gemeentesecretarissen en regio-kwartiermaakster [redacted] regelen.

Met vriendelijke groet,

[redacted]

Van: [redacted] <[redacted]@denhelder.nl>

Verzonden: woensdag 22 mei 2024 18:12

Aan: [redacted] <[redacted]@denhelder.nl>

CC: [redacted] <[redacted]@denhelder.nl>

Onderwerp: RE: Agendering RRN

Dag [redacted],

Wellicht is het mogelijk om op die avond een gecombineerde commissievergadering Den Helder- Texel te organiseren. Hollands Kroon en Schagen hebben hier niet veel mee te maken. Om dan gelijk ruim twee maanden naar achteren te lopen, wordt mij wat te gortig.

Wat vind jij [redacted]?

Met vriendelijke groet,

[redacted]

Van: [redacted] <[redacted]@denhelder.nl>

Verzonden: dinsdag 21 mei 2024 16:17

Aan: [redacted] <[redacted]@denhelder.nl>

CC: [redacted] <[redacted]@denhelder.nl>

Onderwerp: RE: Agendering RRN

Beste 5.1.2e er 5.1.2e

De Agendacommissie van de RRN heeft afgelopen vergadering juist besloten om de RRN bijeenkomst van 18 juli te schrappen wegens een gebrek aan echt concrete bespreekpunten. En om alleen voor dit agendapunt toch op 18 juli bijeen te komen, lijkt mij toch iets te veel van het goede.

Ik weet niet of dit onderwerp uitstel kan verdragen, maar de eerstvolgende RRN is dan pas weer ná het zomerreces in september en wel op donderdag 26 september....

Met vriendelijke groet,

5.1.2e

Van: 5.1.2e <5.1.2e@denhelder.nl>

Verzonden: donderdag 16 mei 2024 13:29

Aan: 5.1.2e <5.1.2e@denhelder.nl>

CC: 5.1.2e <5.1.2e@denhelder.nl>

Onderwerp: RE: Agendering RRN

Dag 5.1.2e,

De vergadering van 30 mei blijkt niet haalbaar. Kan het voor 18 juli?

Met vriendelijke groet,

5.1.2e

Van: 5.1.2e <5.1.2e@denhelder.nl>

Verzonden: maandag 11 maart 2024 14:16

Aan: 5.1.2e <5.1.2e@denhelder.nl>

CC: 5.1.2e <5.1.2e@denhelder.nl>

Onderwerp: RE: Agendering RRN

Beste 5.1.2e en

5.1.2e in CC,

Ja, wat mij betreft zou dit prima geagendeerd kunnen worden voor 30 Mei in de RRN, ik zal het met de Agendacommissie bespreken.

Al heb ik voor die datum best wel een flink gevulde agenda.

Maar dat is op te lossen door tijdig te beginnen met de vergadering bijvoorbeeld reeds om 17:00 uur en dan na bijvoorbeeld een uurtje om 18:00 uur te schorsen voor het nuttigen van een broodje en een kop soep. En dan om 18:45 uur de vergadering weer voort te zetten.

Ik hoor wel graag hoeveel tijd jullie ongeveer denken nodig te hebben voor dit onderwerp.

Ik neem aan dat er ook sprake is van een presentatie en een toelichting en moet de RRN dan een advies uitbrengen aan de raden?

5.1.2e

5.1.2e

E-mail: 5.1.2e@denhelder.nl

Tel: 5.1.2e

Van: 5.1.2e <5.1.2e@denhelder.nl>

Verzonden: maandag 11 maart 2024 11:58

Aan: 5.1.2e <5.1.2e@denhelder.nl>

CC: 5.1.2e <5.1.2e@denhelder.nl>

Onderwerp: Agendering RRN

Dag 5.1.2e,

Kan ik de Mobiliteitsvisie Den Helder/Texel vast agenderen voor de RRN van 30 mei a.s.?

Met vriendelijke groet,

5.1.2e

5.1.2e



Telefoon : 5.1.2e

e-mail : 5.1.2e@denhelder.nl

bezoekadres : Willemsoord 66, Den Helder

postadres : Postbus 36, 1780 AA Den Helder

www : <https://www.denhelder.nl>

twitter : [@Gem_DenHelder](https://twitter.com/Gem_DenHelder)

facebook : [gemeentedenhelder](https://www.facebook.com/gemeentedenhelder)

Deze e-mail is uitsluitend bestemd voor de beoogde geadresseerde. Mocht u dit bericht bij vergissing hebben ontvangen, wilt u mij dit dan meteen laten weten en het bericht (inclusief eventueel meegezonden bijlagen) uit uw postbus verwijderen? Stuur in dat geval de tekst van het bericht ook niet door.

Cc: 5.1.2e 5.1.2e 5.1.2e @noord-holland.nl]
To: 5.1.2e 5.1.2e @noord-holland.nl]; 5.1.2e 5.1.2e 5.1.2e @Noord-Holland.nl]
From: 5.1.2e 5.1.2e
Sent: Fri 2/14/2020 12:45:34 PM
Subject: Fwd: Raadsinformatiebrief rapport Movares
Received: Fri 2/14/2020 12:45:34 PM
[Raadsinformatiebrief regio rapport Movares.docx](#)
[ATT00001.htm](#)

Hoe kijken jullie hier tegen aan?

5.2.1

Groet,

5.1.2e

Verstuurd vanaf mijn iPhone

Begin doorgestuurd bericht:

Van: 5.1.2e <5.1.2e @denhelder.nl>
Datum: 14 februari 2020 om 13:13:42 CET
Aan: "5.1.2e @schagen.nl" <5.1.2e @schagen.nl>, 5.1.2e
<5.1.2e @hollandskroon.nl>, 5.1.2e 5.1.2e <5.1.2e @texel.nl>
Kopie: 5.1.2e e <5.1.2e @outlook.com>, "5.1.2e @noord-holland.nl" <5.1.2e @noord-holland.nl>
Onderwerp: Raadsinformatiebrief rapport Movares

Dag collega's,
Bijgaand de tekst voor een raadsinformatiebrief die we namens de Koggemeenten naar de raad willen sturen.
Willen jullie deze met je wethouder delen en voor jullie colleges willen agenderen.
Wij agenderen het voor het college van komende dinsdag.
Met vriendelijke groet,

5.1.2e

Team Omgeving

telefoon : 5.1.2e
e-mail : 5.1.2e @denhelder.nl
bezoekadres : Verkeerstorenweg 3, Den Helder
postadres : Postbus 36, 1780 AA Den Helder
www : <https://www.denhelder.nl>
twitter : @Gem_DenHelder
facebook : [gemeentedenhelder](#)

Deze e-mail is uitsluitend bestemd voor de beoogde geadresseerde. Mocht u dit bericht bij vergissing hebben

ontvangen, wilt u mij dit dan meteen laten weten en het bericht (inclusief eventueel meegezonden bijlagen) uit uw postbus verwijderen? Stuur in dat geval de tekst van het bericht ook niet door.

Raadsinformatiebrief regio

Onderwerp: rapport Movares, middellange termijnoplossingen bereikbaarheid Den Helder

Geachte leden van de raad,

Met deze brief sturen wij u het rapport van Movares toe met betrekking tot het onderzoek naar middellange termijnoplossingen voor de bereikbaarheid van Den Helder.

Het rapport is opgesteld in het kader van het samenwerkingsverband De Kop Werkt!. Het is een vervolgstap in de aanpak van de bereikbaarheid van Den Helder. Eerder bent u geïnformeerd over maatregelen die voor de korte termijn in voorbereiding zijn genomen om de doorstroming op de N250 in Den Helder te bevorderen, zoals het vervangen van verkeerslichteninstallaties door meer geavanceerde apparatuur en het aanpassen van wegaansluitingen (zogenoemde quick wins).

Het rapport van Movares analyseert de verschillende onderzoeken naar de verbetering van de bereikbaarheid uit het verleden. Vervolgens geeft het rapport aan welke in het verleden onderzochte oplossingen ook nu, in de huidige tijd, structurele verbetering kunnen geven. Vervolgens is een aanbeveling gedaan welke oplossingen kansrijk zijn om de bereikbaarheid op middellange termijn structureel te verbeteren en die nadere uitwerking verdienen. Het bestuurlijk trio Bereikbaarheid De Kop Werkt heeft het rapport geaccordeerd en besloten is om opdracht te verlenen om deze maatregelen verder uit te werken en de effectiviteit daarvan inzichtelijk te maken. Begin deze maand is deze opdracht verstrekt aan bureau Sweco.

De kansrijke maatregelen die nader worden uitgewerkt zijn:

1. Ongelijkvloerse kruising N250 – Havenweg
2. Nieuwe brug over het Noord Hollands kanaal: Ravelijnbrug
3. Reserveringssysteem TESO
4. Dynamisch verkeersmanagement.

De verwachting is dat dit rapport, met de uitwerking van deze maatregelen en het effect daarvan op de verkeersdoorstroming, in de loop van 2020 wordt opgeleverd, zo mogelijk voor de zomer. Wij zullen de raad vervolgens informeren over het rapport en welk vervolg daar aan kan worden gegeven.

Wij verwachten u hiermee voor nu voldoende te hebben geïnformeerd.

Namens de colleges van burgemeester en wethouders van de gemeenten Schagen, Hollands Kroon, Texel en Den Helder.

To: [redacted]@mindef.nl; [redacted]@mindef.nl; [redacted]@denhelder.nl; [redacted]@texel.nl; [redacted]
[redacted]@mindef.nl; [redacted]@noord-holland.nl; [redacted]@noord-holland.nl;
[redacted]@noord-holland.nl; [redacted]@mindef.nl
Cc: [redacted]@noord-holland.nl
From: [redacted]
Sent: Mon 11/11/2024 2:40:38 PM
Subject: graag met enige spoed (uiterlijk woe 13-11) > reactie op concept brief aan PS
Received: Mon 11/11/2024 2:40:42 PM
[brief PS 28-11-24 Mobaanpak en SVZ OMC vs111124.docx](#)

Beste mensen,

Olthof wil graag dat PS geïnformeerd wordt over de Mobiliteitsaanpak Den Helder – Texel 2040, ongeveer gelijktijdig met de bespreking in de RRN.
Dat betekent dat er 28-11 een besluit van GS moet liggen.

Hierbij de conceptbrief daarvoor. **Graag uiterlijk woensdag een reactie**

En: PS is ook al een tijdje niet meer bijgepraat over het maritiem cluster. Ik heb deze brief aangegrepen om dat (vrij uitgebreid) te doen.

Volgens planning lever ik de brief en GS-besluit uiterlijk donderdagochtend aan voor de staven van Esther Rommel en Jeroen Olthof.

Zij krijgen 2 opties voorgelegd: een uitgebreide brief aan PS (bijgevoegd), of een korte brief over de Mobiliteitsaanpak en aanbieden van een technische briefing over maritiem cluster (nut alleen noemen waar aan gewerkt wordt, geen/bepaalde toelichting).

Graag nu jullie reactie op de uitgebreide versie. Schrappen is gemakkelijker..

Excuses voor de late aanlevering, ik hoop dat het lukt om te reageren!

Onze externe collega's kunnen de linkjes niet openen, maar jullie weten om welke stukken het gaat!

Dank en groet, [redacted]

[redacted]
[redacted] - [redacted]
T 06 [redacted]

Houtplein 33 2012 DE Haarlem

www.noord-holland.nl

[redacted]@noord-holland.nl



To: 5.1.2e [5.1.2e [5.1.2e [5.1.2e @mindef.nl]; 5.1.2e @mindef.nl[5.1.2e @mindef.nl]; 5.1.2e @mindef.nl[5.1.2e @mindef.nl]; 5.1.2e @mindef.nl[5.1.2e @mindef.nl]; 5.1.2e @mindef.nl[5.1.2e @mindef.nl]; 5.1.2e @noord-holland.nl]; 5.1.2e [5.1.2e @noord-holland.nl]; 5.1.2e [5.1.2e @noord-holland.nl]; 5.1.2e @rijksoverheid.nl[5.1.2e @rijksoverheid.nl]; 5.1.2e [5.1.2e @rijksoverheid.nl]; 5.1.2e [5.1.2e @denhelder.nl]; 5.1.2e @denhelder.nl[5.1.2e @denhelder.nl]

From: 5.1.2e @mindef.nl
Sent: Thur 7/25/2024 12:18:22 PM
Subject: integratieoverleg bruggen en NDNW 23 juli
Received: Thur 7/25/2024 12:20:30 PM
[integratiesessie bruggen en NDNW 23 juli 24 met input.pptx](#)
[Memo tweede integratie overleg 230724.docx](#)
[NL24-648800269-80434 - Conceptrapportage Eerste verkenning maatregelen.pdf](#)

Goedemiddag,
Nogmaals dank voor jullie deelname aan de sessie van afgelopen dinsdagochtend.
Gevoegd treffen jullie aan:
- Afsprakenlijst/samenvattend verslag
- De aangevulde ppt, incl de input van de deelsessies
- Cpt rapportage SWEC Eerste verkenning maatregelen

Een voorstel voor datum vervolgsessie volgt.
Met vriendelijke groet,

5.1.2e 5.1.2e) 5.1.2e
5.1.2e

.....
Mobiel: 06 5.1.2e
E-mail: 5.1.2e @mindef.nl
MSTEAMS: 5.1.2e @mindefnl.onmicrosoft.com



Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

2e sessie: integrale planuitwerking Ravelijn / Moormanbrug / herinrichting NDNW

Agenda:

1. Intro / terugblik 1e sessie
2. Opzet en werkwijze mbt afstemming tussen de drie deelproject
3. Uitwerken van de 4 swimminglanes tot een complete 'roadmap'
4. Afsluiting / vervolgspraken



Terugblik 1e sessie: Moormanbrug, & Ravelijn in samenhang brengen...herichting NDNW is de schakel

1. 'Swimminglanes' met beslismomenten & activiteiten/deelproducten

- a. Vervangen en verplaatsen Moormanbrug
- b. Realiseren Ravelijnbrug
- c. [Herinrichten weg NDNW]
- d. Investeringsagenda Kop NH

2. Afhankelijkheden beslismomenten identificeren

3. Synergie: gezamenlijke activiteiten/onderzoeken

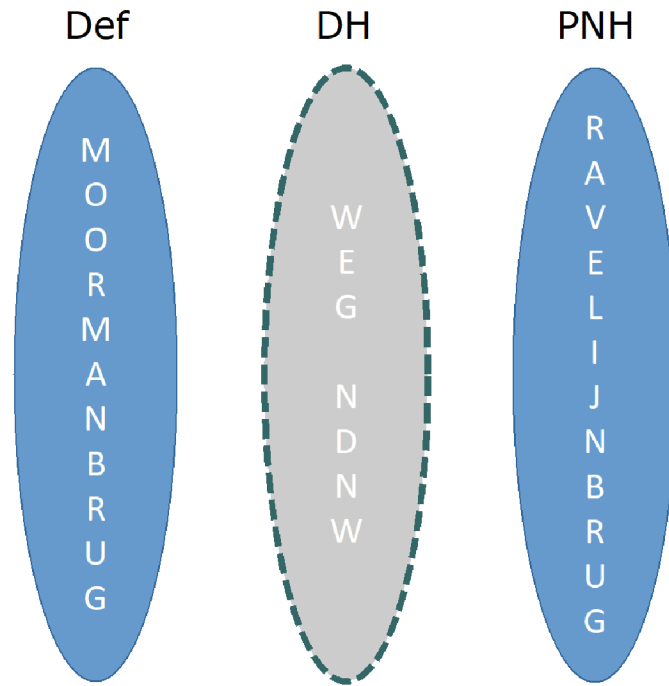
- O.a: Plan-MER icm project-MER?
- Omgevingsmanagement, participatie
- Verwervingsstrategie?

4. Tijdlijn opstellen en bezien versnelling / optimalisatie

Uitgangspunt:

- uitkomst mobiliteitsonderzoek SWECO prognose icm rapport verkenning maatregelen => keuzes mogelijk, maar...
- combi bruggen in samenhang met NDNW met vrijliggende fiets- en voetpaden

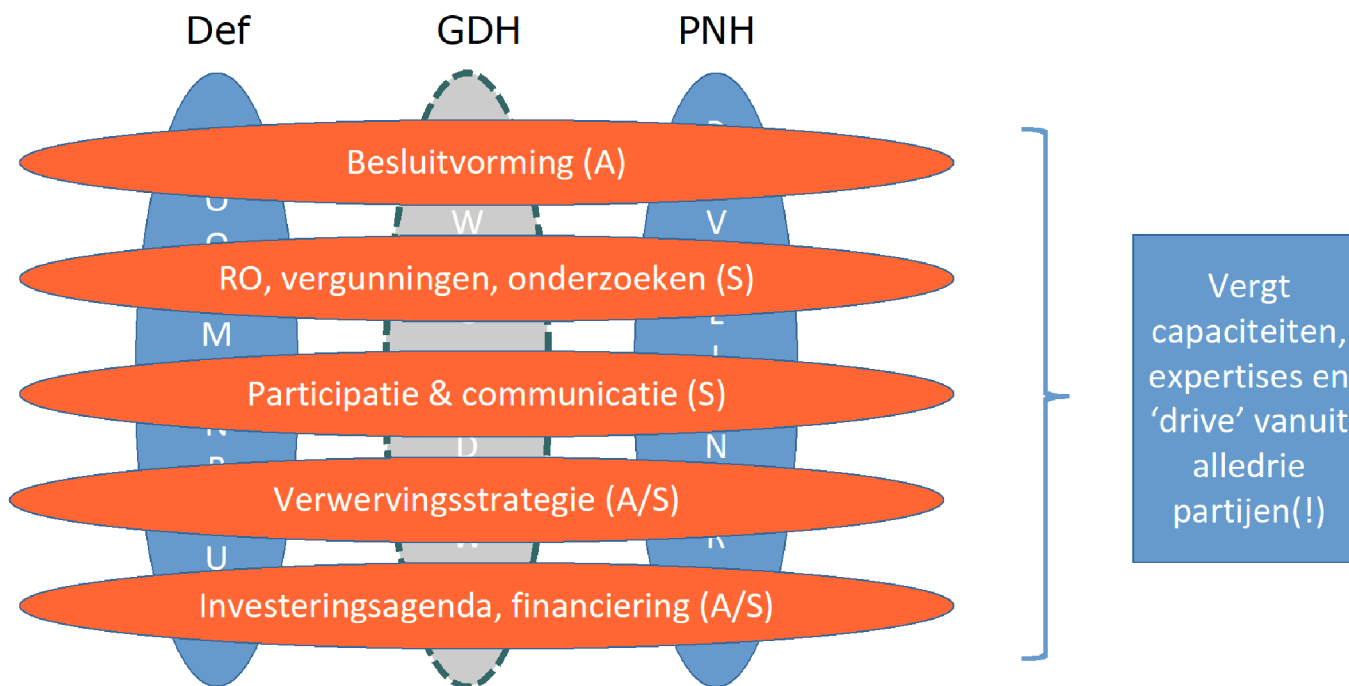
Afstemming & Samenwerking: inrichting NDNW als DE verbinding... wat is nodig?

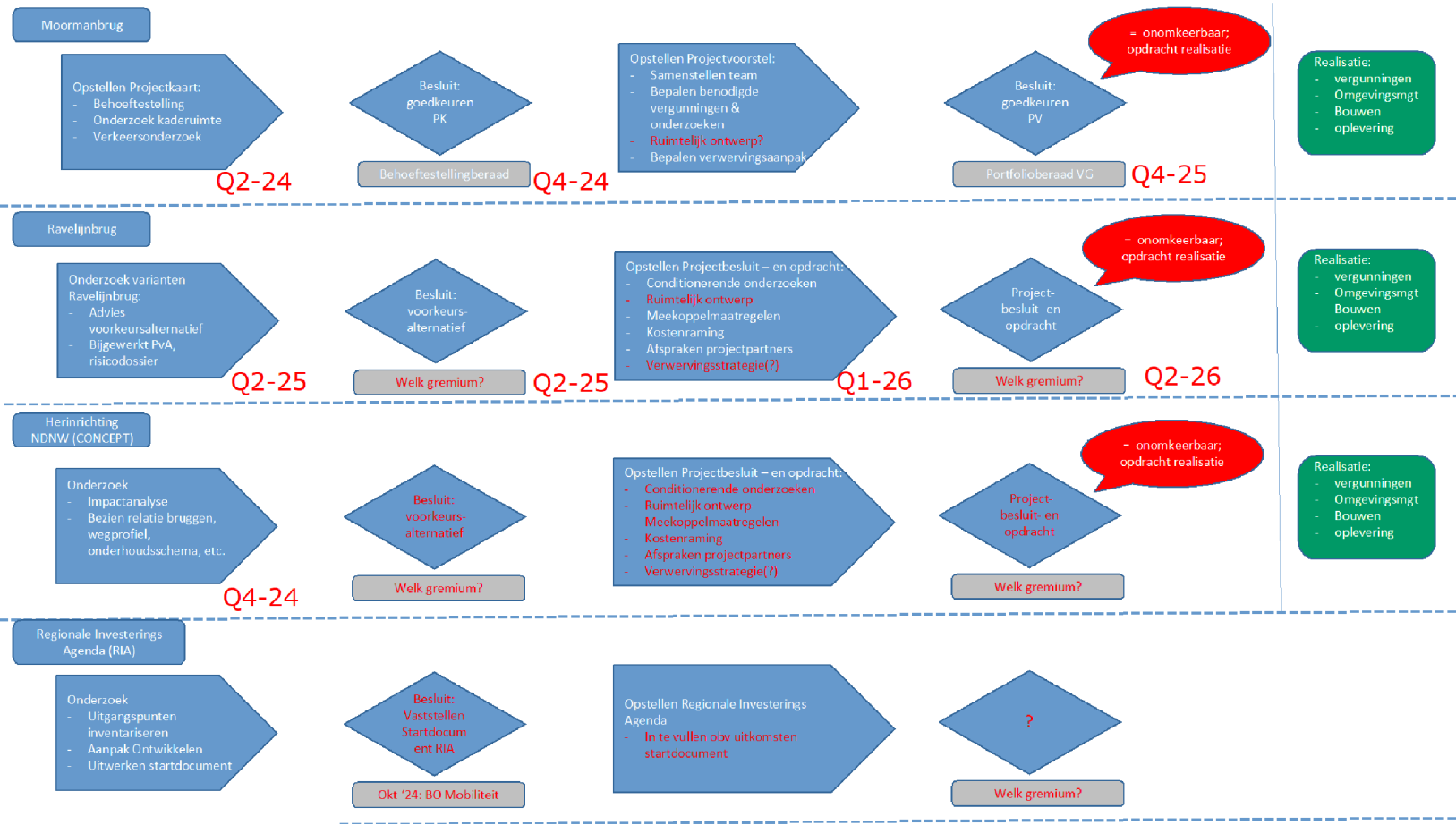


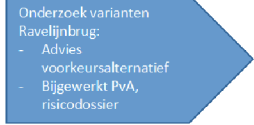
Gemeente:

- Analyse impact op inrichting NDNW, financien/MJOP, vergunningen, etc?
- Sturing op ontwerp: integratie bruggen op NDNW
- Op termijn: nieuw deelproject inrichting NDNW(?)

Afstemming (A) & Samenwerking (S)... wat is nodig?







Welk gremium?

Opstellen Projectbesluit – en opdracht:

- Conditionerende onderzoeken
- **Ruimtelijk ontwerp**
- Meekoppmaatregelen
- Kostenraming
- Afspraken projectpartners
- **Verwervingsstrategie(?)**



Welk gremium?

= onomkeerbaar; opdracht realisatie

- Realisatie:
- vergunningen
 - Omgevingsmgt
 - Bouwen
 - oplevering

Check oude rapporten

Staf Jeroen
Staf Esther
GS
PS

Ambitie: Q2 2025

Theoretische periode samen#:

1,5 2,5 jaar

Stuurgroep
Gemeente
Defensie
HHNK

Ambitie: einde Q2 2025

Theoretische periode:

1,5 6-12 maanden

Details VKA

Ambitie: Q1 2026

Theoretische periode samen#:

1 2,5 jaar

Ambtelijke uitvoeringsafspraken

Staf Jeroen
Staf Esther
GS
PS

Stuurgroep
Gemeente
Defensie
HHNK

Ambitie: einde Q2 2026

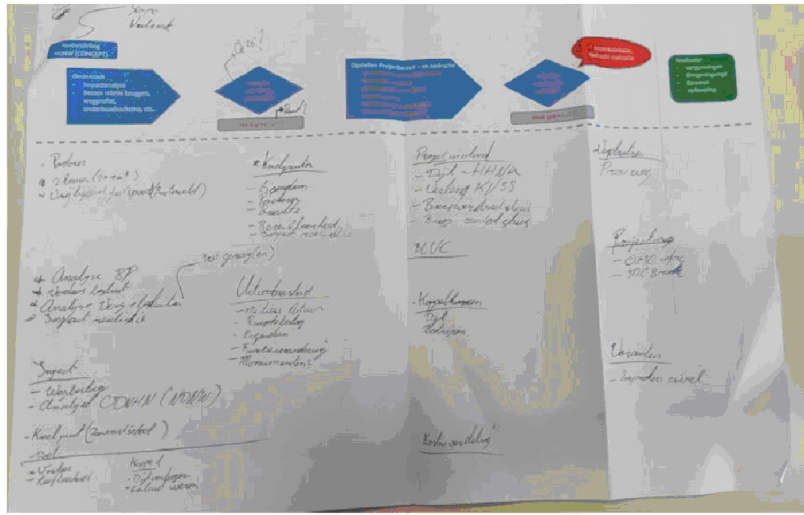
Theoretische periode:

1,5 12 maanden

Bestuurlijk uitvoeren



Overleg 23-07-24
vrijdag 24 jul 2024 08:03



Weg
2018
Vrijdag 24 juli 2024
Vrijdag 24 juli 2024

Doel
Versterken bereikbaarheid
Versterken bereikbaarheid

Varianten
Bereikbaarheid met collectie 1
Versterken bereikbaarheid met
Aanpak bereikbaarheid
Wijziging vorm en
Wijziging vorm en

Mogelijke knelpunten Uitvoerbaarheid
Eigendom
Financiering (aanpak)
Wegvoeren van
Aanpak bereikbaarheid (ing en water)
Inpak (aanpak bereikbaarheid)
Inpak (aanpak bereikbaarheid)

Participatie
Bereikbaarheid
Wijziging

Projectinvloed
DJA
Wijziging (aanpak) (aanpak bereikbaarheid)
Bereikbaarheid

Koppelingen
Bereikbaarheid
Versterken bereikbaarheid
Versterken bereikbaarheid

BLVC

Planologie
Bereikbaarheid (aanpak)
Mogelijke knelpunten (aanpak)

Projectorganisatie
aanpak
aanpak
aanpak (aanpak bereikbaarheid)

Kostenverdeling
aanpak
aanpak
aanpak

Planning
aanpak (aanpak bereikbaarheid)
aanpak (aanpak bereikbaarheid)

DOCS
aanpak (aanpak bereikbaarheid)
aanpak (aanpak bereikbaarheid)



Regionale Investerings
Agenda (RIA)

- Onderzoek
- Uitgangspunten inventariseren
 - Aanpak Ontwikkelen
 - Uitwerken startdocument

Besluit:
Vaststellen
Startdocu
ment RIA

Okt '24: BO Mobiliteit

Opstellen Regionale Investerings
Agenda

- In te vullen obv uitkomsten startdocument

?

Welk premium?

Juli 2024-Sept 2024

Okt 2024 e.v.

DIR PROJECTEN
 PROJN/AFD PROJMNGT&BDFV
 Utrecht - Kromhoutkazerne
 Herculeslaan 1
 Utrecht
 Postbus 90125
 3509 BB UTRECHT
 MPC 55A
 www.defensie.nl/dmo

Contactpersoon
 5.1.2e
 5.1.2e
 5.1.2e @mindef.n
 l

Datum
 9 februari 2022
Bij beantwoording, datum, onze referentie en onderwerp vermelden.

MEMO

Betreft: Afspraken nav bijeenkomst 23 juli 2024 mbt afstemming aanpak Moormanbrug, Ravelijnbrug en herinrichting NDNW

Deelnemers: 5.1.2e / RVB; 5.1.2e 5.1.2e / CZSK; 5.1.2e 5.1.2e / Provincie N-H; 5.1.2e Defensie / DOSCO; 5.1.2e 5.1.2e / CZSK; 5.1.2e 5.1.2e / Defnsie CDS; 5.1.2e 5.1.2e / Provincie N-H; 5.1.2e / Gemeente Den Helder; 5.1.2e / Gemeente Den Helder; 5.1.2e 5.1.2e / Programmamanager OMC

Vooraf

Welkom aan 5.1.2e en 5.1.2e die namens gemeente Den Helder aanschuiven. Hiermee wordt invulling gegeven aan de uitkomst van de 1^e sessie dat herinrichting van de NDNW, aansluitend op de beide bruggen, cruciaal is voor integrale planuitwerking. De gemeente zal ook nig bijschakelen in de vorm van een projectleider NDNW. Het uitvoeren van een impactanalyse op het NDNW is de eerste stap. Daarnaast wordt binnen de gemeente actie genomen om te komen tot een (nieuw/actueel) Omgevingsplan voor het gebied.

Terugblik op 1^e sessie d.d. 11 juni

- **Notitie scope Ravelijnbrug / MM-brug:** is door programmateam OMC vastgesteld. Met HHNK heeft eerste gesprek plaatsgevonden tav uitgangspunt waterveilig voor 50 of 100 jaar. Uitkomst: uitgangspunt en aanpak heeft vele aspecten. Het is gewenst of HHNK (in de persoon van 5.1.2e) actief en rechtstreeks bij de deelprojecten te betrekken. **[Actie: allen]**

- Verkeersonderzoeken. Deelnemers hebben behoefte aan meer inzicht in de verkeersonderzoeken. **Actie HH**: het aanvullende SWECO-onderzoek mbt de maatregelen rondsturen.
- Info vervanging Stolperbrug: Defensie heeft belangstelling voor de formulering / onderbouwing van de vervanging van de Stolperbrug. Kan dienen ter versterking van argumentatie vervanging Moormanbrug. **Actie** 5.1.2e : opzoeken en delen.
- Inventarisatie benodigde vergunningen. **Actie** 5.1.2e : offerte OD ND delen, zodra deze definitief is.
- Expertise van RWS tijdig betrekken: niet alleen tav de technische aspecten, maar mogelijk ook tav verwerving.

Opzet en werkwijze, doornemen swimminglanes

Zie bijgaande ppt, waarbij op slide 5 de opgegeven tijdlijnen staan weergegeven.

De slides 6 e.v. bevatten de opbrengst van de deelsessies.

Nav bespreking de volgende punten (samengevat):

- De afhankelijkheden in de planuitwerking maar ook de besluitvormingstrajecten voor de beide bruggen en NDNW is zeer groot (zie slide 4).
- De tijdlijnen lijken nu niet goed te passen: nadere uitwerking is nodig.
- Dit vergt een goed ingerichte en passende organisatie. Hierbij moet afgewogen worden welke capaciteiten en expertises per deelproject worden ingericht en wat 'centraal'.
- Het aspect 'RO/vergunningen/onderzoeken' dient in ieder geval zeer adequaat te worden ingericht, waarbij de gemeente – ook als bevoegd gezag – een leidende rol kan vervullen. HH komt tbv volgend overleg iom 5.1.2e tot een voorstel.
- Een gezamenlijk werkplek (en vast ritme) voor de verschillende teams is een succesfactor om alle verschillende disciplines en organisaties met elkaar aan de planuitwerking te laten werken. Hiervoor lopen olv de RVB al enige initiatieven, die hopelijk eind dit jaar tot resultaat leiden.

Vervoloverleg

Exacte datum volgt, maar mikken op half september.

To: Herman Schartman [5.1.2e @noord-holland.nl]; 5.1.2e 5.1.2e [5.1.2e @noord-holland.nl]; 5.1.2e 5.1.2e
5.1.2e [5.1.2e @noord-holland.nl]
Cc: 5.1.2e 5.1.2e [5.1.2e @noord-holland.nl]
From: 5.1.2e 5.1.2e
Sent: Thur 12/5/2024 11:34:11 AM
Subject: investeringsstrategie maritem cluster > 13.15 uur
Received: Thur 12/5/2024 11:34:17 AM
[investeringsstrategie bila Olthof-Rommel 9-12.docx](#)

Dag Herman, nav overleg gisteren – graag even tekst doorlopen die we dinsdag willen bespreken met Jeroen en Esther.

Is dit wat je bedoelde met je opmerking:

Ik zou op dit moment alleen procesmatige informatie delen met de gedeputeerden. Verder is het goed om te weten dat het niet onwaarschijnlijk is dat het infraprogramma bij de kaderbrief zal moeten worden aangepast in de zin dat er mogelijk minder ruimte zal zijn voor nieuwe infra. Op dit moment is niet te zeggen wat dat voor dit project betekent, maar dit zit waarschijnlijk wel voor in het hoofd van beide gedeputeerden..

5.1.2e heeft de tekst al gezien en vind m ok.

Tot zo, groet, 5.1.2e

5.1.2e 5.1.2e
5.1.2e - 5.1.2e
T 06 5.1.2e
Houtplein 33 2012 DE Haarlem
www.noord-holland.nl
5.1.2e @noord-holland.nl



Aanleiding: de oproep van de Stas Def tijdens het gesprek over OMC op 22 okt om – zeker tav de HTI gerelateerde onderverdelen van het programma OMC – tempo te maken wordt gezien als een kans. Onder leiding van de stuurgroep OMC wordt gewerkt aan een raamwerk van principeafspraken voor de investeringen in het mc. De uitwerking zou de basis kunnen zijn voor een BO eind maart 2025.

Ter toelichting obv verkennende gesprekken tot nog toe:

- Oogmerk: partijen maken door principebesluiten over investeringsbijdragen duidelijk dat zij de urgentie en bereidheid hiervoor onderschrijven. Dit dient ter versnelling van de uitwerkingen en richting andere mogelijke financiers.
- Principeafspraken mbt (1) investeringsreeksen voor de randvoorwaardelijke projecten (infrastructuur) uit cluster 1 van het bestuursakkoord, (2) raamwerk ten behoeve van afspraken gebiedsontwikkeling, (3) gezamenlijk verwerven van additionele fondsen
- Ad1: dit betekent dat Defensie de investeringsbijdrage tbv Moormanbrug en legering Buitenveld uitwerkt; de gemeente werkt herinrichting tracé NDNW uit en de provincie de Ravelijnbrug.
- Voor alle drie partijen geldt dat het belangrijk is alleen zaken toe te zeggen die ook waargemaakt kunnen worden. Dat betekent dat het ‘eigen’ formele besluitvormingsproces tav investeringen ten alle tijden leidend is, voordat sprake kan zijn van een ‘onomkeerbaar’ besluit.
- Daarnaast geldt dat de provincie en gemeente ahv de resultaten van het verkeersonderzoek en te maken keuzes voor het benutten van de huidige N250 en het nieuwe tracé NDNW nog in gesprek moeten over de toekomstige verantwoordelijkheidsverdeling. Er moet dus ruimte zijn om de eventuele principeafspraken (deels) te herzien.

Perspectief vanuit PNH mbt investering Ravelijnbrug:

- Aanpakken N250 heeft hoge prioriteit cf de onlangs vastgesteld iNH;
- Mbt investeringsruimte is er sprake van toenemende discussie vanuit PS;
- Vanuit MIRT ligt nadruk op mobiliteit in relatie tot woningbouwopgave;
- Voor Ravelijnbrug geldt:
 - o In Den Helder is sprake van relatief kleinere woningbouwopgaven;
 - o Daarentegen grote integrale impact op leefbare stad, economische (haven)ontwikkeling, bijdragen aan energietransitie (onderhoud Energie op zee);
 - o Bestuurlijk commitment vanuit bestuursakkoord maritiem cluster leidt tot multi-effect: investering van 1 van de partners nodigt andere partners uit om ook een/hun deel op zich te nemen.
 - o Momentum: er zit veel energie bij partijen en in het gebied

Samenvattend (tekst van 5.1.2e): gelet op de stappen naar concrete uitwerking van de deelpromerenten in cluster 1 lijkt er momentum te zijn, hetgeen zich zou kunnen vertalen in het uitspreken van commitment ahv van initiële investeringsreeksen (‘potlood’) in de respectievelijke meerjarige investeringsplannen. Het is belangrijk dat de provincie hierin richting bepaalt, zodat de afstemming met Defensie en gemeente op een evenwichtige manier vorm kan krijgen. (eerste bespreking in stuurgroep OMC is voorzien op 16 december).

To: 5.1.2e [5.1.2e @noord-holland.nl]; 5.1.2e [5.1.2e @noord-holland.nl]; 5.1.2e [5.1.2e @noord-holland.nl]; 5.1.2e [5.1.2e @noord-holland.nl];

From: 5.1.2e

Sent: Wed 2/14/2024 12:12:53 PM

Subject: kaart beschermd stadsgezicht

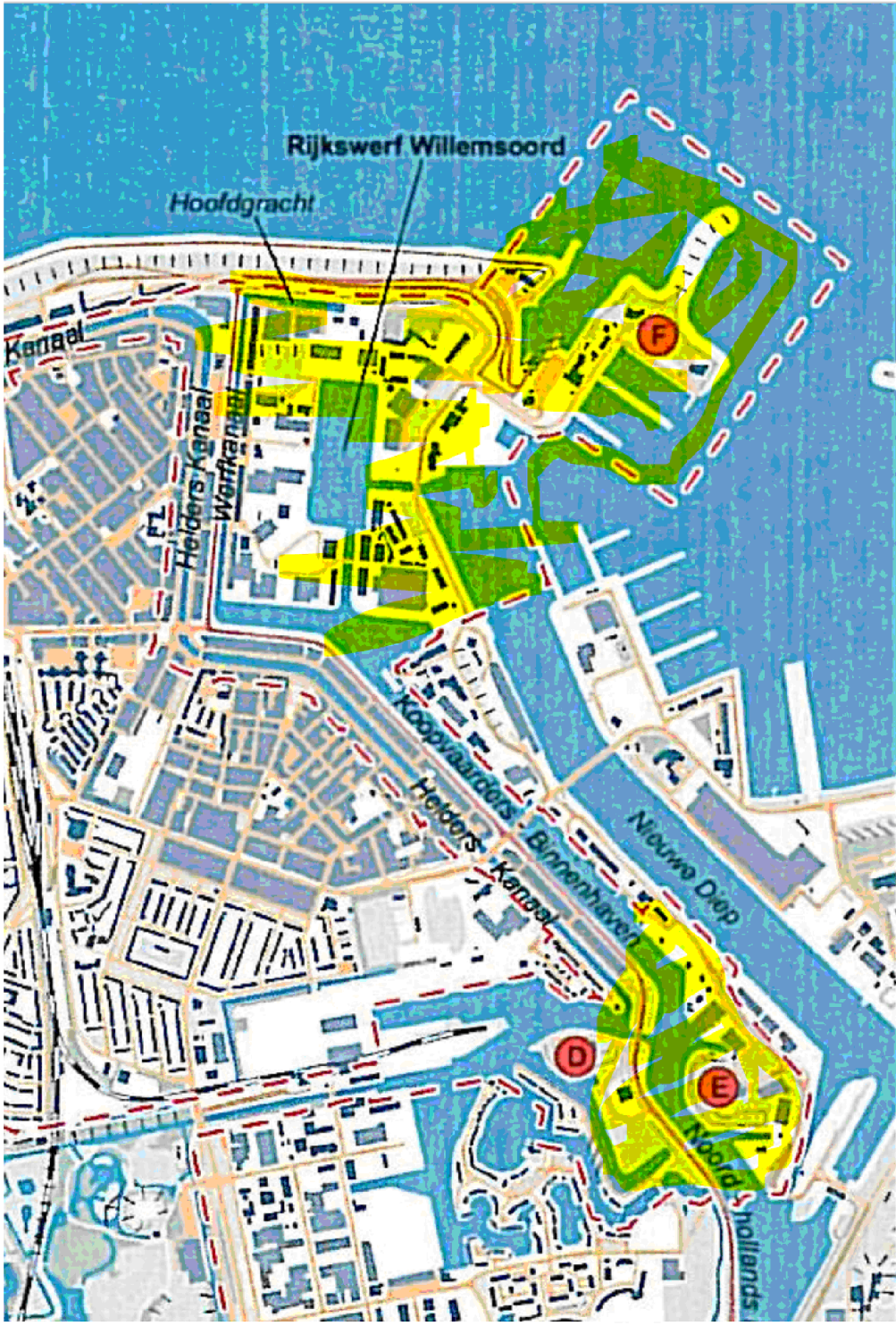
Received: Wed 2/14/2024 12:12:58 PM

[Orientatiekaart gebied beschermd stadsgezicht Stelling Den Helder.pdf](#)

Hallo allen

In de bijlage de kaart van het beschermd stadsgezicht. Dit is ook van belang bij de ontwikkelingen van de Ravelijnbrug.

Dit betekent een o.a hoog welstandsniveau.



Oriëntatiekaart Stelling Den Helder

Legenda

--- begrenzing beschermd stadsgezicht

Forten

Naam in Franse tijd	Huidige naam
A	Erfprins
B	Kuikduin
C	Dirksz Admiraal
D	Westoever } ²⁾
E	Oostoever } ²⁾
F	Op de Harssens

¹⁾ heette eerst: 'Het Nieuwe Werk'
²⁾ Fort aan het Noordhollands Kanaal



Topografische ondergrond ©
 Topografische Dienst, Emmen, 2002

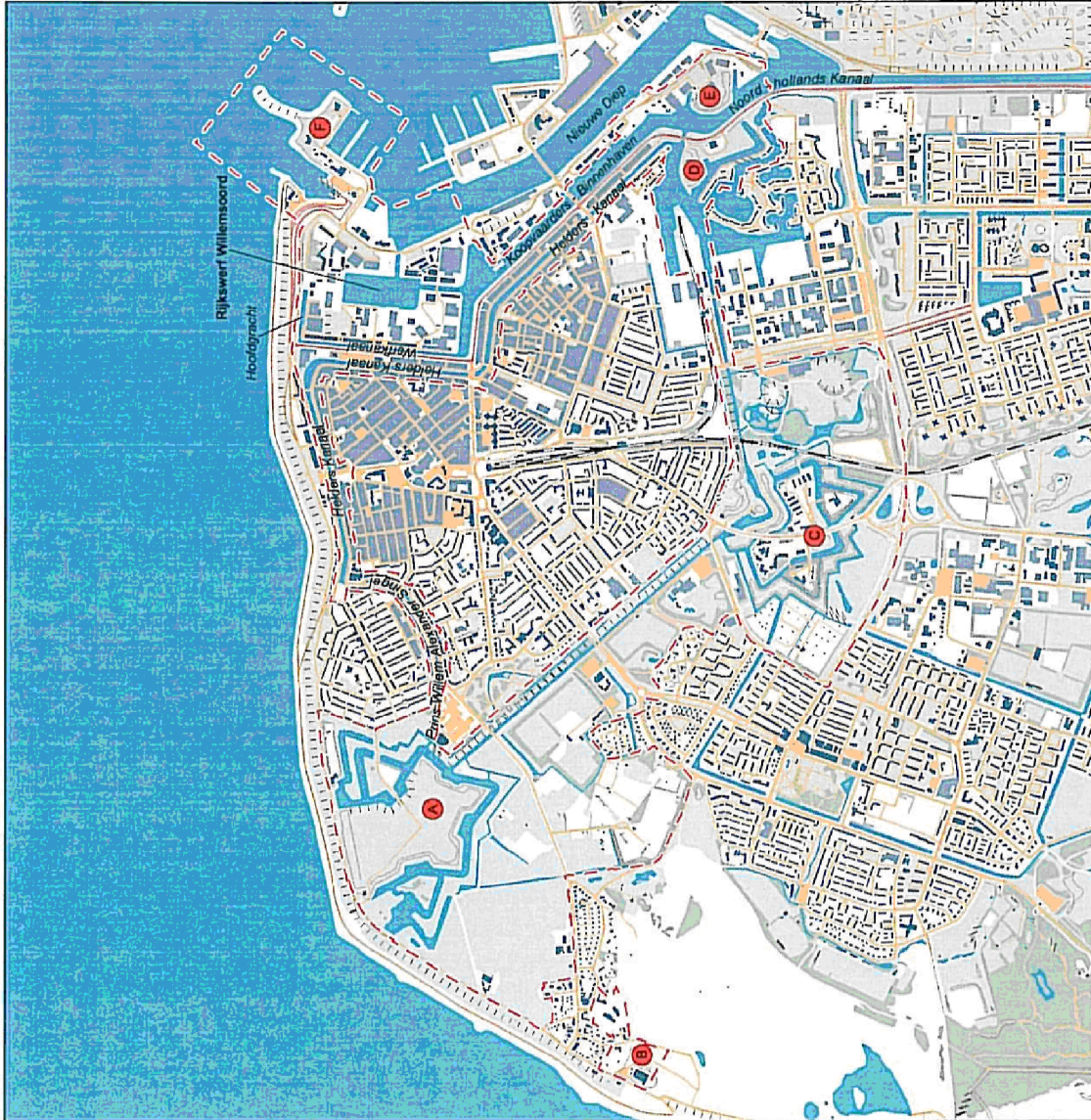


© RDMZ,
 7 april 2004



RIJSDIENST VOOR DE MONUMENTENZORG

Kaart 4 Oriëntatiekaart





Rijkswerf Willemsoord

Hoofdgracht

Kanaal

Helders Kanaal
Werfkanal

Koopvaarders

Helders

Binnenhaven

Nieuwe Diep

Noord

hollands

To: 5.1.2e 5.1.2e 5.1.2e @noord-holland.nl]; 5.1.2e 5.1.2e @noord-holland.nl]
From: 5.1.2e 5.1.2e
Sent: Tue 5/14/2024 12:47:15 PM
Subject: KVSS
Received: Tue 5/14/2024 12:47:00 PM
[20200714 Inpassingsvarianten entreegebied Nieuwe Haven.pdf](#)

Hoi 5.1.2e en 5.1.2e ,

In Den Helder wordt onderzoek gedaan naar het verplaatsen van de Moormanbrug (toegangsbrug naar de Marine). Met deze verplaatsing kan er meer kaderuimte worden gecreëerd voor zeeschepen.

De voorkeurslocatie voor deze brug is onderzocht, maar bij dit onderzoek is geen rekening gehouden met de afstand tot de Koopvaardersschutsluis (KVSS). Afstand tussen brug en sluis wordt erg krap en mogelijk moeten beide kunstwerken als één eenheid bediend gaan worden. Als de KVSS verlengd gaat worden voor schepen tot 110m dan wordt dit nog kritischer.

Nu mijn vraag: wie staat er aan de lat voor de "opdracht" uit het coalitieakkoord onderzoek naar verlengen KVSS?

"Deze periode komt er een onderzoek naar de realisatie van Kernnet (vaarroutes waar een goede doorvaart voor het goederenvervoer over water wordt gegarandeerd) en wordt er duidelijkheid gegeven over het verlengen van de Koopvaardersschutsluis in Den Helder".

Groet,

5.1 5.1.2e

5.1.2e

5.1.2e @noord-holland.nl

T 5.1.2e
Houtplein 33 2012 DE Haarlem
www.noord-holland.nl



To: 5.1.2e 5.1.2e [5.1.2e @noord-holland.nl]; 5.1.2e 5.1.2e [5.1.2e @outlook.com]
From: 5.1.2e (5.1.2e)
Sent: Wed 10/7/2020 7:40:18 AM
Subject: laatste versie BO agenda
Received: Wed 10/7/2020 7:40:28 AM
[09-10-2020 Agenda Bestuurlijk Overleg de Kop Werkt versie 4.docx](#)

Hoi 5.1.2e 1.2e ,

Hierbij de laatste versie van het rapport.

Verder via de volgende WeTransfer link de bijlages:

<https://we.tl/t-xpUO4f2Myu>

- N245
- N250 (dit is een concept, hebben we al een definitieve versie?)
- Doorfietsroutes (willen we alles meesturen of een selectie hiervan?)
- Vervoerwaarde studie
- PvA verkeersveiligheid
- Linksaffer N99
- Overzicht financiering

Als jullie nog bijlages missen, hoor ik het graag.

Met vriendelijke groeten,

5.1.2e

The logo for Movares, featuring the word "Movares" in a bold, blue, sans-serif font. Above the letters "o" and "v" are two curved lines, one orange and one blue, suggesting motion or a stylized 'M'.

adviseurs & ingenieurs

Movares Nederland B.V.

Tel 06- 5.1.2e

5.1.2e @movares.nl

To: 5.1.2e [5.1.2e]@noord-holland.nl
From: 5.1 5.1.2e
Sent: Mon 6/24/2024 1:51:51 PM
Subject: Maritiem Cluster/Ravelijnbrug
Received: Mon 6/24/2024 1:51:00 PM

[Memo scope RVbrug.docx](#)
[240321 Projectfiche Ravelijnbrug.docx](#)

Hoi 5.1.2e ,

Met de memo scope RVbrug heb ik gepoogd de uitraag voor de verkenning scherp te krijgen. Aan he eind staat ook een aanzet voor de discussie over "van wie wordt wat".

Het projectfische is een soort opdrachtbrief die in de stuurgroep is vastgesteld.

Hieronder een link naar het bestuursakkoord en de gemeente site van Maritiem Cluster:

<https://www.rijksoverheid.nl/documenten/publicaties/2023/06/29/bestuursakkoord-maritiem-cluster>

https://www.denhelder.nl/Onderwerpen/Actueel/Projecten/Ontwikkeling_Maritiem_cluster

Groet,

5.1 5.1.2e

5.1.2e

5.1.2e @noord-holland.nl

T 5.1.2e

Houtplein 33 2012 DE Haarlem

www.noord-holland.nl



Provincie
Noord-Holland

Aan

Programmateam Maritiem Cluster

Kopie aan

5.1.2e 5.1.2e 5.1.2e 5.1.2e 5.1.2e 5.1.2e

Betreft: **Uitgangspunten uitvraag Verkenning Ravelijnbrug***Scope, team, aanpak en beheer***Uw contactpersoon**

5.1 5.1.2e

BEL/MOB

Telefoonnummer 5.1.2e

5.1.2e @noord-holland.nl

Memo

22 mei 2024

1|4

Deze memo heeft als doel de uitvraag voor de verkenning van de “Ravelijnbrug” zo duidelijk mogelijk in de markt te kunnen zetten én keuzes te maken/markeren ten aanzien van de scope en aanpak van projecten binnen het OMC.

Na akkoord op deze memo zullen de uitgangspunten worden verwerkt in een uitvraag die na finale toetsing bij partijen OMC in de markt zal worden uitgezet in Q3 2024.

De doelen van het programma Maritiem Cluster staan voorop bij de verkenning van de oeververbinding/Ravelijnbrug/ontvlechten verkeer, naast andere ontwikkelingen.

De verkenning moet leiden tot een voorkeurslocatie van een eventuele nieuwe oeververbinding tussen de N250 en het Nieuwe Diep/Nieuwe Werk (NDNW) inclusief de wijze van aansluiting op bestaande (en te herprofilieren) infra (weg en water).

Voor een goede uitvraag aan een ingenieursbureau is het van belang dat de verkenning Ravelijnbrug ruimtelijke en technisch aansluit bij de andere opgaven (projecten OMC) in het gebied, zoals de nieuwe Moormanbrug, Ontwikkeling Buitenveld, toekomstige functie Van Kinsbergenbrug, waterveiligheid 2100, langzaam verkeerroute NDNW, Boerenverdrietsluis, verlenging KVSS etc. Effecten aanlanding wind op zee/waterstof etc.

Er wordt door het Programmateam voor gekozen geen integrale planstudie/stedenbouwkundig masterplan te maken voor de gehele ruimtelijke opgave binnen de scope van het Maritiem Cluster. Dit houdt in dat alle deelonderzoeken/projecten uiteindelijk moeten samenkomen in een samenhangend totaalplan en aanpak, maar voor nu onderlinge afstemming van de scope en diepgang van onderzoeken moeten worden afgestemd en risico's op “ruis” worden aanvaard.

Voor deze verkenning zullen eerdere onderzoeken worden meegegeven als input 2011–2023. Gevraagd zal worden gebruik te maken van deze studies die gedaan zijn en de uitkomsten daarvan te plaatsen in de

huidige kaders/context en ontwikkelingen en alle niet kansrijke opties af te schrijven.

Om de scope van de verkenning van een mogelijke Ravelijnbrug scherper te maken moeten er een aantal aannames worden gedaan/uitgangspunten worden vastgesteld. Uiteraard zal gedurende de verkenning hiervan afgeweken kunnen worden, maar dit kan gevolgen hebben voor tijd en geld. Hieronder volgt daartoe een voorstel:

- De Koopvaardersbinnenhaven blijft een staande mastroute, dus de Ravelijnbrug wordt beweegbaar.
- De Van Kinsbergenbrug wordt een langzaamverkeerbrug eventueel bruikbaar voor nood en hulpdiensten ivm aanrijdtijden.
- Het NDNW krijgt een nieuw profiel 2x1 conform ERBI PNH 50km (we gaan hier uit ca. 14m1 breed profiel uit de ruimtelijke verkenning uitgevoerd (§ 5.1.2e) qua ruimtebeslag. Een eenzijdig 2x1 vrij liggend fietspad en wandelroute (e.e.a. afhankelijk van hoe en waar nieuwe brug gaat aanlanden en hoe een logische langzaam verkeerroute kan worden vormgegeven).
- De Moormanbrug komt op de voorkeurslocatie conform het onderzoek "Inpassingsvarianten entreegebied Nieuwe Haven" (in eerste instantie ondanks nautische onbekende gevolgen gaan we uit van het "dwangpunt" voor aanlanding op de Nieuwe Haven).
- Aanlanding Moormanbrug op NDNW is onderdeel van onderzoek Ravelijnbrug/wat is nodig voor de aansluiting Moormanbrug NDNW garantie goede bereikbaarheid KM incl. nautische gevolgen*
- Nautisch zal in de verkenning Ravelijnbrug alleen de afstand tussen kunstwerken brug – sluis + draaicirkel/manoeuvreer ruimte schepen voor Ravelijnbrug/Moormanbrug worden meegenomen. Doorvaarhoogte en locatie pijlers en andere detaillering Moormanbrug valt buiten de scope.
- We onderzoeken 3 hoofdvarianten voor de Ravelijnbrug binnen onderstaand zoekgebied (zie kaartje) met als subvariant de inrichting met langzaamverkeer afhankelijk van ligging en alternatieve route voor fiets en voetganger tov OV/stad en

woonlocaties (woon/werkverkeer). Waarbij per variant inzichtelijk wordt gemaakt wat de voor- en nadelen zijn voor langzaam verkeer.

- De mobiliteitsscan van de KM vanuit Werkgeversaanpak is een aandachtspunt hierbij. (medewerking KM werkgeversaanpak).
- Uitgangspunt is dat het opstelsterrein voor de toegang tot Nieuwe Haven voldoende capaciteit heeft zodat er geen terugslag plaats vindt richting NDNW/N250.



Openstaande vragen:

- Nemen we voor het profiel nieuwe Moormanbrug een wisselstrook in/uit mee? (vrij kostbare baan op een brug). (uitvraag kan worden uitgezet zonder uitsluitel op deze vraag. Dit heeft alleen effect op de inrichting van de kruising Moormanbrug/NDNW) **Beperkte invloed uitvraag**
- Hoogte zeewering voor 100 jaar? (Voor de renovatie KVSS is hier veel info over ingewonnen) Deze vraag is relevant voor een uitvraag. Een uitgangspunt is van belang ivm ruimtebeslag grondlichaam en hellingen voor auto en fiets etc. **Een uitgangspunt is van belang voor de uitvraag**
- Restlevensduur Van Kinsbergenbrug ivm evt verplaatsing laten we nu buiten beschouwing. (deze vraag is van belang voor

vervolg onderzoek, maar lijkt vooralsnog geen belemmering)
Geen belemmering uitvraag

Team:

In aanvulling op het projectfiche:

Gemeente:

Verkeerskundige: [redacted] 5.1.2e
 Stedenbouwkundige: [redacted] 5. 5.1.2e

PODH:

Algemeen: [redacted] 5.1.2e
 Havengebruik en omgeving: [redacted] 5.1.2e

HHNK: [redacted] 5.1.2e ?

KM/RVB:

Algemeen: [redacted] 5. 5.1.2e
 Verder?

Varianten bekostiging aanleg, beheer en onderhoud

1. *N250 verplaatst van de Binnenhaven naar de Nieuwe Diep Nieuwe Werk (NDNW).*

In dit geval komt de provinciale weg door de haven te lopen naar de veerhaven van de TESO en vormt daarmee een logische gebiedsontsluitingsweg tussen Texel en zuidelijk aansluitend op het Rijkswegennet. Texel, haven en verkeer van de KM gaan deze nieuwe route gebruiken voor beide richtingen. Alleen het verkeer met de bestemming stad Den Helder zal de Binnenhaven route blijven gebruiken of een andere routing door de stad.

In deze variant is het logisch dat de Binnenhaven geheel wordt overgedragen aan de gemeente Den Helder incl. Burg Visserbrug en de provincie de nieuwe provinciale weg NDNW na herprofilering van de gemeente overneemt. In dit scenario moet het NDNW van de Ravelijnbrug tot de Veerhaven worden opgewaardeerd incl. een nieuwe brug over de Zeedoksluis (huidige brug voldoet niet) en inrichting van een opstel terrein bij de veerhaven.

2. *Gedeeltelijk verkeer door de haven NDNW en over de Binnenhaven N250, los van haven en Marine verkeer dat via de*

*nieuwe Moormanbrug zal gaan, of náár en ván Texel gescheiden routes (heen via haven en terug via stad of visa versa)
Deze optie is nog te onduidelijk.*

- 3. Als al het Texel en DH verkeer via de huidige N250 route blijft rijden is het niet logisch dat een brug buiten de doorgaande route in beheer en eigendom van de provincie komt. Naar rato van bijdrage aan de opgave (leefbaarheid DH/bereikbaarheid stad DH/civiele haven en Texel) lijkt een provinciale bijdrage logisch.*

To: 5.1.2e 5.1.2e [5.1.2e @noord-holland.nl]; 5.1.2e 5.1.2e [5.1.2e @noord-holland.nl]
Cc: 5.1.2e 5.1.2e [5.1.2e @noord-holland.nl]
From: 5.1.2e @mindef.nl
Sent: Wed 7/31/2024 2:16:24 PM
Subject: memo 'besluit 1' aanpak verkenning Ravelijn
Received: Wed 7/31/2024 2:19:24 PM
[Memo besluit 1 aanpak verkenning Ravelijn v.1.docx](#)
[030424 Programmaplan OMC 1.0.pdf](#)

All,

In bijlage mijn draft tot nog toe.

Schiet er vooral op 😊

NB: tevens PDF van Programmaplan gevoegd.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e 5.1.2e) 5.1.2e

5.1.2e

.....
Mobiel: 06 5.1.2e

E-mail: 5.1.2e @mindef.nl

MSTEAMS: 5.1.2e @mindefnl.onmicrosoft.com



Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

Aan

Interne stuurgroep Maritiem Cluster

Kopie aan

@@

Bijlagen: 2

Betreft: Aanpak verkenning Ravelijnbrug

Uw contactpersoon

5 5.1.2e

BEL/MOB

Telefoonnummer 5.1.2e

5.1.2e @noord-holland.nl

Memo

31 juli 2024

1|4

1. Inleiding

In juni 2023 heeft de Provincie Noord-Holland met de Gemeente Den Helder en Defensie het Bestuursakkoord Ontwikkeling Maritiem Cluster Den Helder gesloten (BAK OMC). Het akkoord beoogt gezamenlijk de economische en sociaal-maatschappelijke structuur van de regio Kop van Noord-Holland en de stad Den Helder te versterken én om de ontwikkeling van de defensieorganisatie richting een moderne krijgsmacht in Den Helder te ondersteunen.

Vanuit het oogpunt van leefbaarheid en het verbeteren van bereikbaarheid en doorstroming van/in/door Den Helder- Texel is in cluster 1 van het BAK OMC opgenomen het verplaatsen van de Moormanbrug in combinatie met een nieuwe brug over de Koopvaardersbinnenhaven (de Ravelijnbrug).

Hiermee ontstaat een nieuwe doorgaande route over het Nieuwe Diep/Nieuwe Werk (NDNW) die ervoor kan zorgen dat de verschillende verkeersstromen zodanig worden verspreid dat de leefbaarheid van de stad verbetert en congestie wordt beperkt.

Het BAK OMC bevat een groot aantal projecten die in samenhang tot elkaar staan en zoveel mogelijk gelijktijdig ontwikkeld worden. Deze projecten worden gecoördineerd vanuit het programma Maritiem Cluster.

2. Doel memo

Dit memo richt zich op de planuitwerking van de Ravelijnbrug. Hierbij wordt de in bijlage 1 opgenomen procesbeschrijving investeringen Provincie N-H gevolgd. In aansluiting op het BAK OMC worden op dit moment de stappen gezet naar een variantenstudie (zie uitvraag d.d. 23 juli jl.)

Hierbij geldt dat de verkenningsfase – mede aan de hand van de totstandkoming van het Bestuursakkoord – voor een groot aantal onderdelen in feite reeds heeft plaatsgevonden.

Teneinde adequaat invulling te geven aan de geldende werkwijzen voor investeringen is het doel van dit memo om de projectaanpak van de

verkenningfase, in lijn met de vastgestelde aanpak voor het programma Maritiem Cluster, te beschrijven en te doen vaststellen.

3. Beschouwing

Startdocument voor het proces investeringen bij Provincie N-H is de zogenaamde Opdrachtbrief. Met het op 29 juni 2023 door de Gedeputeerde ondertekenen van het Bestuursakkoord, waarin opgenomen de gezamenlijke ambitie om te komen tot een nieuwe oeververbinding (de Ravelijnbrug), is deze opdracht in feite reeds verstrekt.

Vervolgens is de aanpak van het programma Maritiem Cluster vastgesteld in het op 3 april jl. door de stuurgroep geakkoordeerde Programmaplan Ontwikkeling Maritiem Cluster (separaat als bijlage gevoegd).

In het programmaplan OMC zijn de volgende onderdelen op programmaniveau – dus ook voor het deelproject planuitwerking Ravelijnbrug – beschreven:

Onderdelen aanpak verkenning	Programmaplan OMC
Afstemming met opdrachtgever	✓ Hfst 5: Governance
Organisatie & planning	✓ Hfst 5: Governance ✓ Para 3.5: Geclusterde gebiedsontwikkeling
Informatievastlegging	✓ Hfst 7: Monitoring, rapportages en verantwoording
Risicomangement	✓ Hfst 6 en bijlage 4: Risico- en issuemanagement, risicotabel
Participatiestrategie	✓ Hfst 4: Stakeholder en Maritiem Cluster

Tot slot heeft een verkenning van het studiegebied plaatsgevonden aan de hand van:

- Rapport Maritiem Cluster Den Helder “Toekomstbestendige stad en haven voor de kop van Noord-Holland, 6 april 2022”¹;
- Deelvisie Maritiem Cluster, Omgevingsvisie Den Helder, 2023².

¹ <https://www.denhelder.nl/dsresource?objectid=101834d8-280e-41d3-b313-93da8df36f3d&type=pdf&&>

² <https://www.denhelder.nl/dsresource?objectid=62e918bf-a522-47ba-92b3-5612b3e9e845&type=org&&>

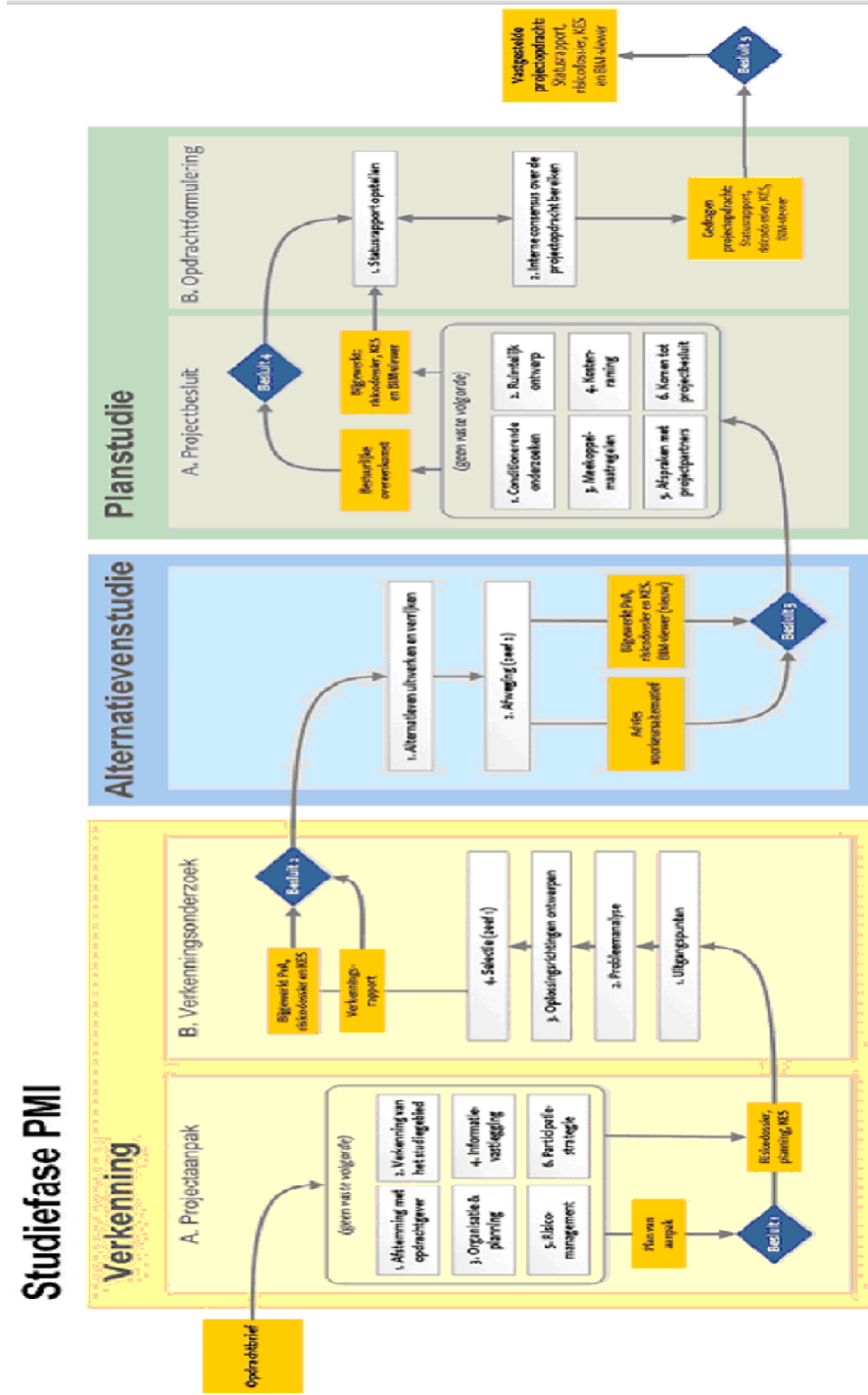
In beide documenten is het scheiden van verkeersstromen in Den Helder in samenhang met andere gebiedsontwikkelingen beschouwd en onderbouwd.

4. Voorstel / besluit

Op basis van het voorgaande wordt voorgesteld:

- a. Het Bestuursakkoord Maritiem Cluster Den Helder aan te merken als opdrachtbrief voor de planuitwerking van de Ravelijnbrug.
- b. De relevante onderdelen van het Programmaplan Maritiem Cluster d.d. 3 april 2024 aan te merken als projectaanpak voor de verkenning Ravelijnbrug.

Bijlage 1 : procesbeschrijving Investerings Provincie N-H



Studiefase PMI

To: 5.1.2e 5.1.2e [5.1.2e @noord-holland.nl]; 5.1.2e 5.1.2e [5.1.2e @noord-holland.nl]
From: 5.1.2e @mindef.nl
Sent: Thur 8/1/2024 12:40:04 PM
Subject: memo integrale aanpak NDNW en bruggen
Received: Thur 8/1/2024 12:41:47 PM
[Memo besluiten verkenningfase Ravelijn v.3.docx](#)

5.1.2e ,
Hierbij de laatste versie.
Svp tav de aangegeelde punten (met name bijlage voegen / consistent maken) beetpakken.
Dan wordt dat de voorlopige eindversie, waarmee we richting 5.1 5.1.2e en uiteindelijk de interne stuurgroep kunnen.
Met vriendelijke groet,

5.1.2e 5.1.2e) 5.1.2e
5.1.2e

.....
Mobiel: 06 5.1.2e
E-mail: 5.1.2e @mindef.nl
MSTEAMS: 5.1.2e @mindefnl.onmicrosoft.com



Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

To: [redacted] 5.1.2e [redacted] 5.1.2e [redacted] 5.1.2e @noord-holland.nl]; [redacted] 5.1.2e [redacted] 5.1.2e [redacted] 5.1.2e @noord-holland.nl]
From: [redacted] 5.1.2e @mindef.nl
Sent: Thur 8/8/2024 2:01:46 PM
Subject: Memo keuzes beheer Ravelijn NDNW en N250
Received: Thur 8/8/2024 2:03:02 PM
[Memo keuzes beheer Ravelijn NDNW en N250 080824.docx](#)

Heren,

Van het een kwam het ander. Ben mij er in gaan verdiepen en kom tot het gevoegde resultaat.

Aanvulling uiteraard welkom, maar volgens mij is een versie waarmee jullie intern richting [redacted] 5.1.2e en [redacted] 5.1.2e op kunnen.

Zou mooi zijn als komende periode dit met hen wordt afgestemd, zodat begin september dit naar de gemeente kan.

Wat mij betreft alvast een gesprek laten inplannen met daarbij aanwezig:

- Jullie beiden, [redacted] 5.1.2e 2e, ikzelf;
- Iemand van B&U ([redacted] 5.1.2e [redacted] 1.2)
- Vanuit gemeente eveneens iemand van Beheer Openbare Ruimte.

Pakken jullie dit op?

Met vriendelijke groet,

[redacted] 5.1.2e ([redacted] 5.1.2e) [redacted] 5.1.2e

[redacted] 5.1.2e

.....
Mobiel: 06 [redacted] 5.1.2e

E-mail: [redacted] 5.1.2e @mindef.nl

MSTEAMS: [redacted] 5.1.2e @mindefnl.onmicrosoft.com



Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

To: 5.1.2e @mindef.nl[5.1.2e @mindef.nl]; 5.1.2e @mindef.nl[5.1.2e @mindef.nl]
Cc: 5.1.2e 5.1.2e [5.1.2e @noord-holland.nl]
From: 5.1 5.1.2e
Sent: Thur 6/6/2024 10:17:57 AM
Subject: memo scope Ravelijn 060624
Received: Thur 6/6/2024 10:17:00 AM
[Memo scope RVbrug revisie 060624.docx](#)

Hoi 5.1.2e en 5.1.2e,

Dit moet m zijn.

Groet,

5.1 5.1.2e

5.1.2e

5.1.2e @noord-holland.nl

T 5.1.2e

Houtplein 33 2012 DE Haarlem

www.noord-holland.nl



Aan

Programmateam Maritiem Cluster

Kopie aan

5.1.2e 5.1.2e 5.1.2e 5.1.2e 5.1.2e 5.1.2e 5.1.2e

Betreft: Uitgangspunten scope voor de uitvraag Verkenning Ravelijnbrug**Uw contactpersoon**

5.1 5.1.2e

BEL/MOB

Telefoonnummer 5.1.2e

5.1.2e @noord-holland.nl

6 juni 2024

1|4

Memo

Deze memo heeft als doel de uitvraag voor de verkenning van de “Ravelijnbrug” zo duidelijk mogelijk in de markt te kunnen zetten én keuzes te maken/markeren ten aanzien van de scope en aanpak van projecten binnen het OMC.

Na akkoord op deze memo zullen de uitgangspunten worden verwerkt in een uitvraag die na finale toetsing bij partijen OMC in de markt zal worden uitgezet in Q3 2024.

De doelen van het programma Maritiem Cluster staan voorop bij de verkenning van de oeververbinding/Ravelijnbrug/ontvlechten verkeer, naast andere ontwikkelingen.

De verkenning moet leiden tot een voorkeurslocatie van een eventuele nieuwe oeververbinding tussen de N250 en het Nieuwe Diep/Nieuwe Werk (NDNW) inclusief de wijze van aansluiting op bestaande (en te herprofilieren) infra (weg en water).

Voor een goede uitvraag aan een ingenieursbureau is het van belang dat de verkenning Ravelijnbrug ruimtelijke en technisch aansluit bij de nader uit te werken nieuwe Moormanbrug en eventuele andere relevante ontwikkelingen.

Er wordt door het Programmateam op dit moment voorlopig voor gekozen geen integrale planstudie/stedenbouwkundig masterplan te maken voor de gehele ruimtelijke opgave binnen de scope van het Maritiem Cluster.

Dit houdt in dat alle deelonderzoeken/projecten uiteindelijk moeten samenkomen in een samenhangend totaalplan en aanpak, hetgeen betekent dat de scope en diepgang van onderzoeken nauwkeurig moeten worden afgestemd.

Voor deze verkenning zullen alle eerdere relevante onderzoeken worden meegegeven als input en de uitkomsten daarvan te plaatsen in de huidige kaders/context en ontwikkelingen.

Om de scope van de verkenning van een mogelijke Ravelijnbrug scherper te maken moeten er een aantal aannames worden gedaan/uitgangspunten worden vastgesteld. Uiteraard zal gedurende de verkenning hiervan afgeweken kunnen worden, maar dit kan gevolgen hebben voor tijd en geld. Hieronder volgt daartoe een voorstel:

- Voor de probleemstelling van de verkenning wordt uitgegaan van de verzamelde mobiliteitsdata en het mobiliteitsonderzoek van Sweco 25-04-2024 en verdere relevante onderzoeken.
- De Koopvaardersbinnenhaven blijft een staande mastroute, dus de Ravelijnbrug wordt beweegbaar.
- De Van Kinsbergenbrug wordt een langzaamverkeerbrug eventueel bruikbaar voor nood en hulpdiensten ivm aanrijdtijden. Aanrijdtijden worden meegenomen inde scope.
- Voor de aanlanding van de Ravelijnbrug wordt in eerste instantie uitgegaan van een profielbreedte NDNW van 14 meter breed. Precieze breedte volgt op basis van uitwerking herontwikkeling Nieuwe Diep Nieuwe Werk en de andere ontwikkelingen uit het OMC. Randvoorwaarden voor nu zijn: efficiënte afwikkeling van verkeersstromen 2040, gemotoriseerd en langzaam verkeer, verkeersveilig en sociaal veilig.
- De Moormanbrug komt op de voorkeurslocatie conform het onderzoek "Inpassingsvarianten entreegebied Nieuwe Haven" (in eerste instantie ondanks nautische onbekende gevolgen gaan we uit van de voorkeurslocatie aan de Nieuwe Havenzijde/aanlanding op de Nieuwe Haven).
- Aanlanding Moormanbrug en aansluiting op het NDNW is onderdeel van onderzoek Moormanbrug.
- Nautisch zal in de verkenning Ravelijnbrug alleen de afstand tussen kunstwerken brug – sluis + draaicirkel/manoeuvreer ruimte schepen voor Ravelijnbrug/Moormanbrug worden meegenomen. Doorvaarhoogte en locatie pijlers en andere detaillering Moormanbrug valt buiten de scope Ravelijnbrug.
- We onderzoeken 3 hoofdvarianten voor de Ravelijnbrug binnen onderstaand zoekgebied (zie kaartje) met als subvariant de inrichting met langzaamverkeer afhankelijk van ligging en alternatieve route voor fiets en voetganger tov OV/stad en

woonlocaties (woon/werkverkeer). Waarbij per variant inzichtelijk wordt gemaakt wat de voor- en nadelen zijn voor langzaam verkeer (naast andere effecten op kosten en ander verkeer).

- Uitgangspunt/aandachtspunt is dat het opstel terrein voor de toegang tot Nieuwe Haven voldoende capaciteit heeft zodat er geen terugslag plaats vindt richting NDNW/N250. Deze vraag maakt onderdeel uit van het onderzoek Moormanbrug.
- Uitgangspunt voor de verkenning is de hoogte van zeevering voor 50 jaar. Impact op het ontwerp van het kunstwerk uitgaande van waterveiligheid 100 jaar wordt advies over gevraagd. (ruimtelijk en kosten technisch; voor de renovatie KVSS is hier veel info over ingewonnen deze wordt beschikbaar gesteld).



Zoekgebied varianten Ravelijnbrug

To: 5.1.2e @mindef.nl[5.1.2e @mindef.nl]; 5.1.2e @mindef.nl[5.1.2e @mindef.nl]
Cc: 5.1.2e 5.1.2e [5.1.2e @noord-holland.nl]; 5.1.2e 5.1.2e [5.1.2e @noord-holland.nl]; 5.1.2e 5.1.2e [5.1.2e @noord-holland.nl]; 5.1.2e [5.1.2e @noord-holland.nl]
From: 5.1 5.1.2e
Sent: Mon 6/3/2024 4:37:47 PM
Subject: Memo scope Ravelijn
Received: Mon 6/3/2024 4:37:00 PM
[Memo scope RVbrug revisie HH \(003\)](#) 5.1.2e docx
[2011-03-28 studie routevarianten Den Helder.pdf](#)
[Bijlage 3 Rapport N250.pdf](#)

Dag 5.1.2e en 5.1.2e ,

Zie bijgevoegd een aangepaste memo over de scope Verkenning Ravelijnbrug.

Er staat nog één opmerking in: @ 5.1.2e kijk maar even wat je daarmee doet qua bespreking met RVB.

Verder twee rapporten toegevoegd waar ik naar verwijst.

Groet,

5.1 5.1.2e

5.1.2e

5.1.2e [@noord-holland.nl](mailto:5.1.2e@noord-holland.nl)

T 5.1.2e

Houtplein 33 2012 DE Haarlem

www.noord-holland.nl



Provincie
Noord-Holland

Uitwerking gele routevariant Den Helder i.r.t. andere routevarianten

Stand van zaken ten behoeve van standpuntbepaling

Concept

Gemeente Den Helder

Grontmij Nederland B.V.
Alkmaar, 28 maart 2011

Verantwoording

Titel : Uitwerking gele routevariant Den Helder i.r.t. andere routevarianten

Subtitel : Stand van zaken ten behoeve van standpuntbepaling

Projectnummer : 299968

Referentienummer : GM-0006384

Revisie : C02

Datum : 28 maart 2011

Auteur(s) : 5.1.2e

E-mail adres : 5.1.2e@grontmij.nl

Gecontroleerd door : 5.1.2e

Paraaf gecontroleerd : 5.1.2e

Goedgekeurd door : 5.1.2e

Paraaf goedgekeurd : 5.1.2e

Contact : Grontmij Nederland B.V.
Robijnstraat 11
1812 RB Alkmaar
Postbus 214
1800 AE Alkmaar
T 5.1.2e
F 5.1.2e
www.grontmij.nl

Inhoudsopgave

1	Inleiding.....	4
1.1	Achtergrond.....	4
1.2	De oorspronkelijke vraag	4
1.3	Leeswijzer	5
2	Probleemanalyse	6
2.1	Een globale verkenning	6
2.2	De concrete knelpunten.....	7
3	Doel en routevarianten.....	8
3.1	Doel.....	8
3.2	Routevarianten.....	8
4	Raadpleging partijen.....	11
5	Afweging tot voorkeur routevariant	13
5.1	Van routevarianten naar voorkeur gele routevariant (2009).....	13
5.2	Second opinion op gemaakte afweging (2010-2011).....	14
5.2.1	Thematische verkenning routevarianten.....	14
5.2.2	Voorkeur op basis van thematische verkenning	15
5.3	Ontwerptechnische uitwerking.....	17
5.4	Conclusie routevarianten	17
6	Standpuntbepaling	19

Bijlage 1: Verkeersintensiteiten vanuit model

Bijlage 2: Inventarisatie meningen en standpunten

Bijlage 3: Analyse routevarianten externe veiligheid

Bijlage 4: Analyse routevarianten natuur

Bijlage 5: Verkeerskundige beschouwing routevarianten

Bijlage 6: Verkeerstechnisch ontwerp gele en rode routevariant

1 Inleiding

1.1 Achtergrond

De haven van Den Helder heeft zich in de loop van de jaren steeds verder ontwikkeld en is nu een belangrijke haven voor onder andere bevoorrading van offshore, een belangrijke economische motor van de stad. Gemeente Den Helder streeft naar een economische versterking van de haven. De gemeente staat daarbij een forse en duurzame groei van de haven voor ogen: hét natte- logistieke centrum van de Noordzee voor Defensie, Visserij en Offshore- energie.

Gemeente Den Helder heeft een onderzoek laten uitvoeren naar een aantal havenvarianten (Buck Consultants International, 2009). Op basis van dit onderzoek heeft de gemeente de voorkeur uitgesproken voor de ontwikkeling van de Noordoost variant van de haven. Bij de ontwikkeling van het haventerrein wordt gedacht aan de realisatie van 40 hectare bedrijventerrein en de verplaatsing van de TESO- haven. Door de verplaatsing van de TESO- haven kan direct invulling gegeven worden aan het oplossen van de bereikbaarheids- en leefbaarheidsproblematiek langs de huidige ontsluitingsroute van de veerhaven door Den Helder. Voor de ontsluiting van het nieuwe haventerrein is een aantal routevarianten ontwikkeld (zie paragraaf 3.2).

1.2 De oorspronkelijke vraag

In een eerder stadium is bestuurlijk (2009) een keuze gemaakt voor de zogenoemde 'gele routevariant'. Deze keuze is vooral gemaakt op basis van een eerste verkenning van de routevarianten, waaruit bleek dat alleen de gele routevariant niet op voorhand op onmogelijkheden zou stuiten. De grootste belemmeringen liggen in de doorkruising van de A- zone van het munitiedepot van de Marine en de relatie met de PKB Waddenzee. Deze afweging is opgenomen in het verslag Werkateliers De Coulissen (2009).

De vraagstelling is feitelijk opgesplitst in twee delen.

- Deel 1: Uitwerken gele routevariant: schetsmatig uitwerken van de gele variant. In 3 tracé's, waarvan één middellang en twee in de lange termijn.
- Deel 2: Nadere beschouwing van eerder gemaakte afweging en keuzen. Op basis van het rapport van DHV 'verkeersonderzoek N250 Den Helder' en de varianten besproken in de werkateliers.

Beantwoording van de vraag in omgekeerde volgorde

In de uitwerking van de werkzaamheden is eerst Deel 2 opgepakt. Deze nadere beschouwing kan er namelijk toe leiden dat andere routevarianten (of delen daarvan) alsnog betrokken kunnen worden bij de verdere uitwerking. Ook kunnen vanuit een analyse van de destijds gemaakte keuzen inzichten ontstaan die ook relevant zijn voor de uitwerking van de gele variant.

Stand van zaken (maart 2011)

Op dit moment zijn de werkzaamheden in Deel 2 grotendeels uitgevoerd. Vanuit de nadere beschouwing op de eerder gemaakte afweging en keuzen op de varianten, de rapportage van DHV en vanuit de inhoudelijke verkenning op relevante omgevingsaspecten komt onder andere naar voren dat de gele routevariant niet op voorhand leidt tot een goede invulling van de gestelde doelen (zie paragraaf 3.1) en een goede ontwerptechnische uitwerking van het tracé.

In dit rapport wordt de stand van zaken ten aanzien van Deel 2 gerapporteerd. Op basis hiervan moeten betrokken partijen bepalen op welke wijze het onderzoek naar een ontsluitingsvariant voor de noordoost haven in het vervolg vormgegeven wordt.

1.3 Leeswijzer

In hoofdstuk 1 is de achtergrond en de oorspronkelijke vraag aangegeven. Hoofdstuk 2 geeft de probleemanalyse weer door middel van een globale verkeersverkenning en het aangeven van de concrete knelpunten. Het doel en een verkenning van de routevarianten is weergegeven in hoofdstuk 3. In hoofdstuk 4 is een samenvatting aangegeven van raadpleging van partijen. Hoofdstuk 5 vindt de afweging plaats voor de voorkeur van een routevariant. Een standpuntbepaling ten aanzien van de uitkomsten van het onderzoek is weergegeven in hoofdstuk 6.

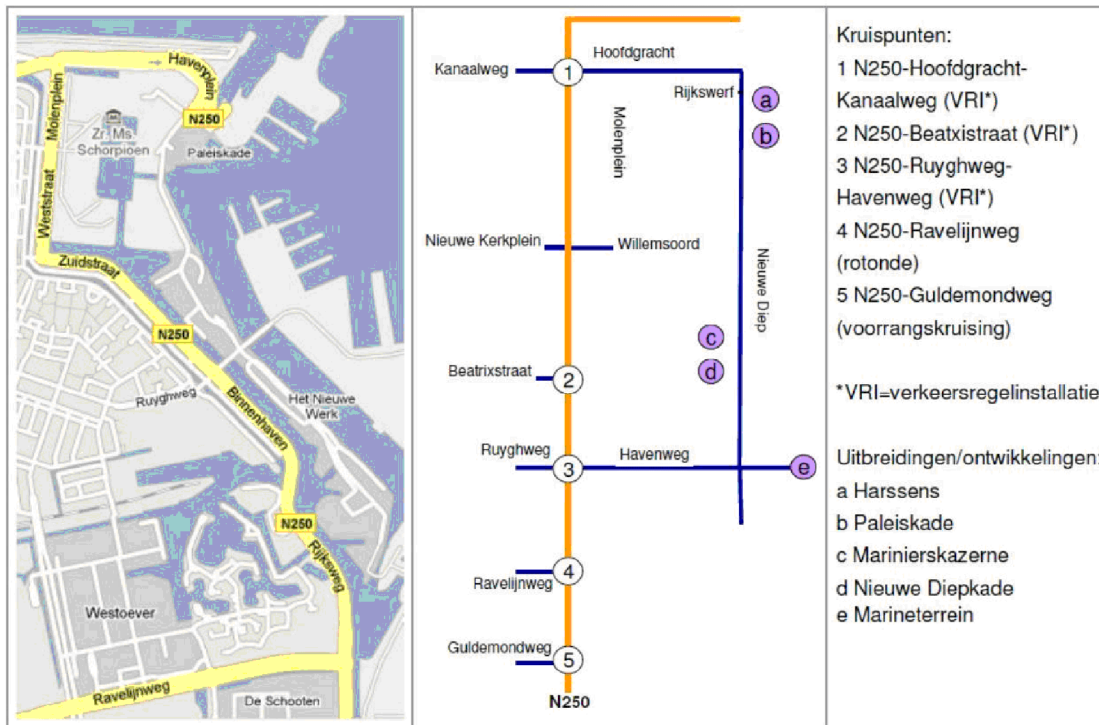
2 Probleemanalyse

2.1 Een globale verkenning

De hoofdontsluiting van Den Helder loopt via de N250 naar De Kooy, waar een verbinding ligt met de N9 en de N99. Het aantal verkeersbewegingen op deze route veroorzaakt problemen voor de leefbaarheid en bereikbaarheid van de binnenstad en het functioneren van de haven en de havenbedrijven in Den Helder. De N250 wordt intensief gebruikt vanuit verschillende gebieden en voorzieningen en door diverse bedrijven.

De Marine maakt intensief gebruik van de voorzieningen en wegen in Den Helder. Eén van de ontsluitingen van het marineterrein loopt via de hoofdroute van en naar het centrum van Den Helder en de haven (de N250 Binnenhaven en de Havenweg). Ook de zuidelijke ontsluiting van het marineterrein wordt intensief gebruikt. Als een marineschip voor langere tijd vertrekt komen er veel bezoekers. Bij de toegangscontrole van het terrein kan hierbij een file ontstaan tot op de N99.

Daarnaast is Texel een grote toeristische trekpleister. Het verkeer naar de TESO veerboot richting Texel rijdt door Den Helder via de N250 en om Willemsoord heen (al dan niet gebruikmakend van de wegen over de haven zelf). In het toeristisch hoogseizoen geeft dit vaak lange files in Den Helder. De prognose is dat het verkeer richting Texel de komende tien jaar nog met circa 11% zal toenemen. In 2040 wordt in het maximale scenario een verdubbeling van het aantal voertuigen van en naar Texel verwacht (rapportage DTV Consultants B.V., september 2009).



Figuur 1: Huidige verkeerskundige situatie Den Helder (DHV, 2010).

Naast het ontwikkelen van de nieuwe veerhaven en het bedrijventerrein (variant noordoosthaven) wordt binnen de gemeente gewerkt aan het ontwikkelen van Willemsoord waar plannen zijn voor woningen, (sociale) voorzieningen en een nieuwe passantenhaven worden gerealiseerd. Ook deze ontwikkelingen zullen veel nieuwe bezoekers richting het centrum van Den Helder trekken.

De ontsluiting van bovengenoemde voorzieningen, samen met een groot deel van de overige wijken van Den Helder, komen samen op de hoofdontsluitingsweg van de stad: de N250. Deze weg kent nu al de nodige verkeersknelpunten (paragraaf 2.2). Als de verkeersintensiteiten verder toenemen, komt de bereikbaarheid van de stad, de haven en Texel in gevaar. De verkeersgroei door autonome en voorgenomen ontwikkelingen kan daarmee een beperkende factor worden op de voorgestane economische groei en ontwikkeling van Den Helder. Daarom is het van groot belang om de bereikbaarheid en verkeersdoorstroming op lange termijn te garanderen. Gezien de voorgenomen economische ontwikkelingen is het van belang om de optredende problematiek op een duurzame wijze het hoofd te bieden.

2.2 De concrete knelpunten

In het verkeersonderzoek N250 heeft DHV de doorstromingsproblemen op de N250 op middellange termijn onderzocht. Hierin zijn de ontwikkelingen zoals genoemd in figuur 1 meegenomen. In het onderzoek is uitgegaan van een avondspits op een gemiddelde werkdag van 16.00 tot 18.00 in 2015. In het onderzoek van DHV is de piekbelasting door het Teso- verkeer niet meegenomen.

In bijlage 1 zijn de verkeersintensiteiten vanuit het Paramics verkeersmodel (Grontmij) van Den Helder weergegeven. Het betreft spitsintensiteiten van een uur van een gemiddelde werkdag voor het basisjaar 2009 en planjaar 2020. In het planjaar zijn geen infrastructurele maatregelen opgenomen. Wel is ook hier rekening gehouden met de ontwikkelingen zoals genoemd in figuur 1. De grootste groei van verkeer is te zien in de haven ter hoogte van de Paleiskade. Daarnaast is ook een duidelijke groei van verkeer op de N250 waar te nemen.

Door de groei van verkeer ontstaan of verergeren er afwikkelingsproblemen op de met VRI geregelde kruispunten Molenplein en N250 - Ruyghweg – Havenweg (locatie 3, fig.1). De kruispunten zijn volgens het verkeersonderzoek in 2015 overbelast. Ook voor de linksafslaande richtingen op de voorrangskruising N250 – Guldemonweg (locatie 5) groeien de wachttijden. De afwikkeling van dit laatste kruispunt wordt als matig beoordeeld.

Het kruispunt N250-Molenplein wordt gereconstrueerd. Er worden extra opstelstroken aangelegd, waardoor de doorstroming verbeterd. Met de reconstructie is het knelpunt opgelost.

3 Doel en routevarianten

3.1 Doel

Om de door de gemeente gewenste ontwikkeling van het haventerrein inclusief verplaatsing van de TESO te realiseren is een goede ontsluiting van het terrein cruciaal: zonder ontsluiting is geen ontwikkeling van het haventerrein mogelijk. Daarnaast streeft Den Helder naar het verhogen van de leefbaarheidsituatie in het centrum. Ontlasting van de huidige route N250 door het centrum van Den Helder is daarbij van groot belang. Het uiteindelijke doel is het realiseren van een verbinding tussen N250 en de te realiseren noordoost haven met een vlotte afwikkeling voor het verkeer.

Uitgangspunten routevarianten noordoost haven

Ten aanzien van de ontsluiting geldt een aantal uitgangspunten waaraan te ontwikkelen varianten moeten voldoen:

- een oplossing van de verkeersproblematiek op de middellange (huidige TESO haven) en lange (TESO haven in noordoost haven) termijn;
- scheiding van het marineverkeer en het overig verkeer op het marineterrain;
- minimaal twee aparte toegangen tot het marineterrain.

3.2 Routevarianten

Middellange termijn

In het verkeersonderzoek (DHV 'verkeersonderzoek N250 Den Helder d.d. januari 2010) zijn 3 oplossingsvarianten voor de middellange termijn (2014) onderzocht:

- behouden huidig netwerk (links in figuur). De variant omvat alleen aanpassingen op kruispuntniveau (bijvoorbeeld extra opstelstroken, langere opstelstroken en andere kruispuntregelingen);
- nieuwe brug in het verlengde van de Ravelijnweg, alleen voor marineverkeer (midden in figuur). De Van Kinsbergenbrug blijft bestaan, de Moormanbrug vervalt voor autoverkeer. Deze maatregel op middellange termijn sluit aan bij de rode routevariant voor de lange termijn;
- nieuwe verbinding tussen de Ravelijnweg en het Nieuwe Werk voor alle verkeer (rechts in figuur). De Van Kinsbergenbrug vervalt voor autoverkeer, Moormanbrug blijft bestaan. Deze maatregel op middellange termijn sluit aan bij de gele routevariant voor de lange termijn.

Voor de middellange termijn wordt er vanuit gegaan dat de TESO- haven nog niet is verplaatst.



Figuur 2: oplossingsvarianten middellange termijn

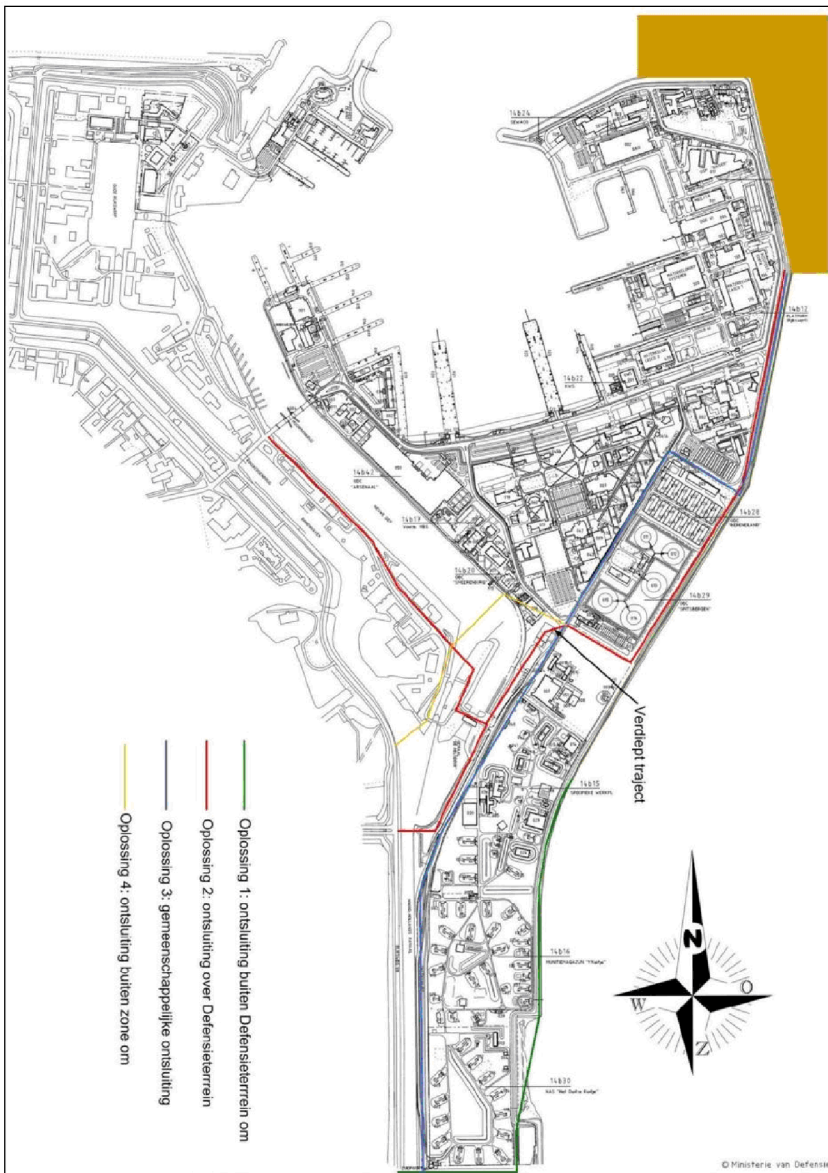
Uit het verkeersonderzoek blijkt dat voor de oplossing van de knelpunten op de huidige route variant 3 het meest de doorstromingsproblemen op de N250 oplost voor de middellange termijn. In variant 1 en 2 lossen de meeste doorstromingsproblemen ook op, behalve het knelpunt op de N250 - Ruyghweg - Havenweg. Voor dit knelpunt is geen ruimte voor een goede verkeerskundige oplossing. Om dit wel mogelijk te maken moeten gebouwen gesloopt worden.

De opdracht aan DHV ging niet verder dan een onderzoek naar de middellange termijn, dit komt tot uiting in figuur 2.

Lange termijn

Voor de lange termijn zijn 4 ontsluitingsvarianten voor het nieuwe haven terrein geformuleerd:

- Groene routevariant: deze variant maakt meest zuidelijk de oversteek naar de zeedijk en loopt langs de oostelijke rand van het defensie terrein richting de nieuwe haven;
- rode routevariant: de variant loopt vanaf de Ravelijnweg langs de westelijke rand van het defensie terrein, kruist het defensie terrein en loopt dan langs de zeedijk richting de nieuwe haven. De route heeft een aftakking naar Het Nieuwe Werk/Het Nieuwe Diep (over de sluis);
- blauwe routevariant: deze variant volgt een deel de rode variant, maar blijft aan de westelijke rand van het defensie terrein en maakt de doorsteek naar de zeedijk noordelijker;
- gele routevariant: deze variant loopt vanaf de overgang van Rijksweg naar Binnenhaven en kruist het Nieuwe Diep. Het tracé kruist vervolgens het defensie terrein tot aan de zeedijk en vervolgt dan langs de dijk richting de nieuwe haven. Ook deze variant heeft de aftakking naar Het Nieuwe Werk/Het Nieuwe Diep.



De gele en de rode routevariant sluiten aan bij voorgestelde maatregelen voor de middellange termijn. De groene en blauwe variant kennen feitelijk geen maatregel die voldoet voor de middellange termijn, en komen hierin niet tegemoet aan een van de uitgangspunten voor de routevarianten. In de beoordeling van de routevarianten (in het vervolg) is de houdbaarheid van de varianten voor de middellange termijn een criterium. Hierbij zal echter ook gezien worden of een maatregel voor de middellange termijn logischerwijs is toe te voegen:

- voor de blauwe routevariant geldt dat dezelfde relatie over de sluis richting het Nieuwe Diep gelegd kan worden als in de rode routevariant;
- voor de groene routevariant ligt een dergelijke relatie niet voor de hand, mogelijk kan een gedeelte uit de gele of rode routevariant aansluitend worden gerealiseerd, maar een dergelijke verbinding heeft bij deze routevariant op de lange termijn weinig betekenis.

4 Raadpleging partijen

Met een aantal partijen heeft Grontmij een gesprek gehouden over de routevarianten en de nadere uitwerking daarvan. De gespreksverslagen zijn opgenomen in bijlage 2. Hieronder zijn de belangrijkste uitkomsten opgenomen.

Gemeente Den Helder (de 5.1.2e afdeling verkeer)

- Voor het nader uitwerken van de gele routevariant wordt de inzet van een verkeersmodel noodzakelijk geacht.
- Er is twijfel uitgesproken of de voorgestelde brugverbindingen in de gele routevariant nautisch mogelijk zijn, naar verwachting levert dit veel belemmeringen.
- Afstemming met Marine is nodig om te zien welke eisen er liggen ten aanzien van de twee aparte ingangen: welke locatie kan als aparte ingang worden beschouwd en over welk traject is dan gescheiden verkeer mogelijk.
- Advies om een workshop te houden voor het uitwerken van de gele routevariant (of andere routevarianten). Hierin kunnen ontwerpers van de verschillende partijen met elkaar van gedachten wisselen over mogelijke oplossingen.

Gemeente Texel (de 5.1.2e afdelingshoofd Ontwikkeling)

- Voor de gemeente Texel is de bereikbaarheid van het eiland het belangrijkste aspect ten aanzien van de te kiezen routevariant. Vooralsnog heeft de gemeente hierin geen voorkeur voor een van de routevarianten.

TESO (de heer De Waal, directeur TESO)

- Het ontvlechten van de verkeersstromen is voor de TESO een belangrijk uitgangspunt. Indien ontvlechting kan worden bewerkstelligd, dan zal dit zeker een verbetering betekenen voor de huidige route richting de veerhaven. Voor de middellange termijn kan de rode en de gele routevariant hier een oplossing voor bieden.
- De toegangspunten voor de Marine moeten goed worden bekeken in relatie tot de verkeersstromen naar de veerhaven.
- Voor de TESO is van belang, dat in de prioriteitstelling voor de korte termijn het kruispunt Molenplein wordt aangepakt, zodat het verkeer van en naar Texel een betere doorstroming verkrijgt.
- De doorkijk van korte, middellange naar lange termijn is van groot belang om er voor te zorgen, dat er geen desinvesteringen worden gedaan. De maatregelen die voor de korte en middellange termijn worden gedaan moeten een meerwaarde hebben ten opzichte van de huidige situatie.

Peterson SBS (de heer Kooij, directeur)

- Noodzaak om het verkeersmodel toe te passen om de huidige en de toekomstige verkeersstromen goed in beeld te brengen en de maatregelen goed te kunnen bepalen.
- Bepalen van de hoeveelheid 'grijs' verkeer op de haven. Terugdringen van het verkeer wat niet op de haven hoort te zijn.
- De maatregelen voor de middellange termijn moeten ook op de lange termijn een oplossing blijven bieden voor het havenverkeer; ook als in de lange termijn de verkeersstromen weer anders gaan lopen indien de nieuwe noordoosthaven is aangelegd.

- Ten aanzien van de uitwerking van de routevarianten moet goed in beeld worden gebracht wat dit betekent voor de huidige route en de toekomstige route over het Nieuwe Werk.
- Goede scheiding van de verkeersstromen (centrum, haven, Marine) is noodzakelijk.
- Scheiding van langzaam verkeer en snelverkeer. Aandacht voor de grote hoeveelheid fietsverkeer van en naar het marineterrain (verkeersveiligheid).
- De Van Kinsbergenbrug moet ten aanzien van een alternatieve (calamiteiten) route wel in gebruik kunnen blijven voor havenverkeer. In de toekomstige situatie ligt het namelijk in de bedoeling, dat alleen langzaam verkeer van deze brug gebruik maakt.
- Mogelijkheden bekijken of een scheiding van het verkeer vanaf het parkeerterrein bij de TESO en het havenverkeer mogelijk is.
- Het Molenplein moet zodanig worden ingericht, dat er geen sluipverkeer over het havengebied ontstaat.
- In kaart moet worden gebracht, welke en hoeveel scheepvaartbewegingen plaatsvinden. De nieuwe kunstwerken moeten hierop ontworpen worden.

Defensie (de 5.1.2e en de 5.1.2e en vanuit TNO de 5.1.2e

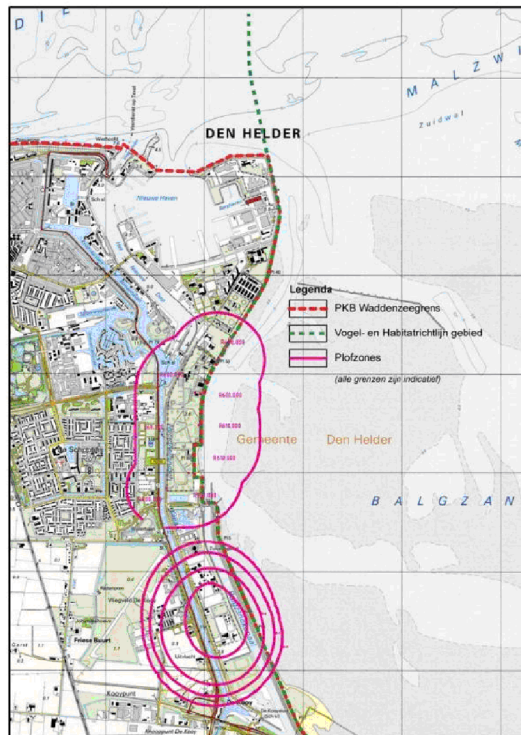
- Het verslag is (nog) niet goedgekeurd door Defensie en niet vrijgegeven voor verspreiding. Vooralsnog is het verslag niet opgenomen in de rapportage.

5 Afweging tot voorkeur routevariant

5.1 Van routevarianten naar voorkeur gele routevariant (2009)

In de werkateliers belemmeringen en routevarianten (De Coulissen, mei 2009) is in het verleden een aantal afwegingen gemaakt:

- Groene routevariant: deze variant heeft de grootste impact op het PKB Wadengebied, vanuit de werkateliers is benoemd dat de verwachting is dat de overheid geen goedkeuring voor deze variant zal geven indien er andere varianten zijn die geen of minder impact op het beschermde gebied hebben.
- Blauwe routevariant: deze variant volgt de verkeerstram van de Nieuwe Haven langs het munitiedepot van de Marine, vanuit de werkateliers is benoemd dat vanuit de regelgeving 'Nota van Houwelingen' en de daarin gestelde eisen ten aanzien van veiligheid de verwachting is dat er geen toestemming wordt gegeven voor deze variant.
- Rode routevariant: deze variant volgt ter hoogte van het munitiedepot van de Marine hetzelfde traject als de blauwe variant en ook voor deze variant geldt dus de verwachting dat hiervoor geen toestemming zal worden gegeven.
- Gele routevariant: deze variant lijkt als enige variant geen onoverkomelijke bezwaren op voorhand in zich te hebben en blijft in die zin over als de variant om nader uit te werken.



Op basis van deze afwegingen is destijds (2009) besloten om de gele routevariant als Voorkeursvariant te bestempelen.

Figuur 3: Voorwaarden en beperkingen routevarianten (voor munitiedepot is de B- zone aangegeven).

Partijen hebben de behoefte geuit om de afwegingen van destijds tegen het licht te houden. Dit om te zien of de beperkingen van de varianten inderdaad als een onmogelijkheid beschouwd moeten worden, of dat de voorwaarden vanuit wet- en regelgeving (voornamelijk externe veiligheid en natuur) ruimte bieden aan een uitwerking van een van de andere routevarianten. De benoemde verwachtingen bij de haalbaarheid van de verschillende routevarianten is destijds niet getoetst. De resultaten van deze 'second opinion' zijn in de volgende paragraaf toegelicht.

5.2 Second opinion op gemaakte afweging (2010-2011)

Voor het uitvoeren van de second opinion is een aantal inhoudelijke analyses uitgevoerd. Hierina wordt de hoofdlijn hieruit toegelicht. Een uitgebreide verantwoording is opgenomen in de bijlagen. Het betreft de volgende (omgevings)aspecten:

- externe veiligheid.
- natuur.
- verkeer.

5.2.1 Thematische verkenning routevarianten

Externe veiligheid (bijlage 3)

In het kader van de externe veiligheid zijn de volgende inrichtingen relevant: munitiedepot van Defensie, LPG tankstation, Gulf Oil Nederland, RWZI en NAM terrein gasverwerking. Deze inrichtingen hebben hun kaderstellende voorwaarden. De Wet Milieubeheer/Wabo en de Nota van Houwelingen omvatten de wet- en regelgeving ten aanzien van deze inrichtingen en de activiteiten in de omgeving van deze inrichtingen.

Rondom het munitiedepot is een zonering aanwezig:

- A- zone: een weg als in een van de routevarianten is in deze zone niet toegestaan;
- B- zone: een weg met beperkt verkeer is toelaatbaar in deze zone, een weg als in een van de routevarianten is dit niet toegestaan;
- C- zone: een weg als in een van de routevariant is in deze zone toegestaan.

De tracés van de routevarianten vallen allen in de C- zone, echter een belangrijk gedeelte van de rode, blauwe en groene variant valt ook binnen de A en B- zone. De gele routevariant ligt voor een gedeelte op de grens van de B- en C- zone, met enige optimalisatie kan de routevariant geheel in de C- zone komen te liggen.

Om de routevarianten binnen de B- zone mogelijk te maken moet nagegaan worden of bronmaatregelen bij de munitiedepots mogelijk zijn. Hiervoor is de medewerking van Defensie noodzakelijk. Als dit niet mogelijk blijkt te zijn kan gezocht worden naar maatregelen aan de weg (ontvanger) als bijvoorbeeld afscherming of verdieping. Effectbeperkende maatregelen zijn echter niet in de wet- en regelgeving genoemd, zodat op dit moment niet duidelijk is of dergelijke maatregelen daadwerkelijk zijn toegestaan. Hierover is overleg met het ministerie van I&M noodzakelijk. Indien bron- en effectmaatregelen niet mogelijk zijn of niet toegestaan worden, dan zijn de rode, blauwe en groene routevariant niet mogelijk.

De ligging van de routevarianten binnen de effectzones van de andere inrichtingen leiden op voorhand niet tot onmogelijkheden.

Ook is voor de veiligheid van de noordoost haven de Havenbeveiligingswet (ISPS) relevant. Deze wet schrijft maatregelen voor ten aanzien van de beveiliging van schepen en havenfaciliteiten. Dit dient vastgelegd te worden in een Veiligheidsplan. In het kader van deze wetgeving is het relevant om de haven bij mogelijke terroristische dreiging af te kunnen sluiten. De impact van deze wetgeving is nog niet geheel duidelijk. Naar verwachting zal het de voorkeur hebben dat het haventerrein bij dreiging (geheel of gedeeltelijk) afgesloten kan worden. In relatie tot het gebruik van de routevarianten als ontsluitingsroute richting Texel kan dit tot extra investeringen leiden om het gebruik van de weg bij afsluiting van de haven te kunnen blijven garanderen. De ligging van de blauwe routevariant zal naar verwachting hierin meer aandacht vereisen dan de ligging van de andere routevarianten.

- Vanuit externe veiligheid bestaat de voorkeur voor de gele routevariant. De (on)mogelijkheden van de andere routevarianten zouden nader onderzocht kunnen worden.

Natuur (bijlage 4)

Ten aanzien van de (on)mogelijkheden van de routevarianten is de volgende wet- en regelgeving ten aanzien van natuur relevant:

- Natuurbeschermingswet/Natura 2000;
- Planologische Kernbeslissing Waddenzee;
- Nota Ruimte/Ecologische Hoofdstructuur;
- Flora- en faunawet (soortenbeleid).

Het plangebied grenst direct aan het Natura 2000- gebied Waddenzee en de EHS 'grote wateren', ook als zodanig opgenomen in de PKB Waddenzee. In de PKB Waddenzee is een zee-waartse uitbreiding van de haven en haventerrein bij Den Helder mogelijk in het geval van een verlegging van de TESO haven. Deze uitbreiding is mogelijk op voorwaarde dat een zorgvuldige planologische afweging plaatsvindt. Over de ontsluiting van de nieuwe haven worden in de PKB geen uitspraken gedaan, wel wordt gemeld dat er naar gestreefd moet worden de duisternis zoveel mogelijk te behouden. Ook kan er sprake zijn van enige verstoring door geluid. De routevarianten leiden in die zin niet tot directe onmogelijkheden. Wel zal een routevariant met, die minder effect sorteert (groene routevariant) vanuit ecologisch perspectief de voorkeur hebben. De effecten van de ontwikkeling van de noordoost haven op het Natura 2000- gebied worden vele malen groter geacht dan de effecten van de ontsluitingsroute naar het nieuw te ontwikkelen terrein.

Ten aanzien van de wet- en regelgeving in de Flora- en faunawet worden geen onderscheidende effecten verwacht in de aanwezige flora en fauna langs de verschillende routevarianten. Voorkomende soorten zullen niet de (on)mogelijkheid van een routevariant bepalen.

- Vanuit natuur is de voorkeur voor de groene routevariant. De andere routevarianten leiden naar verwachting niet tot onmogelijkheden.

Verkeer (bijlage 5)

In de doelstellingen ten aanzien van verkeer is duidelijk neergezet een oplossing te vinden voor de problematiek op de middellange en lange termijn. Feitelijk bieden alleen de gele en de rode routevariant een oplossing voor de middellange termijn. De blauwe routevariant kan echter wel aangesloten worden op de het tracé voor de middellange termijn zoals dat in de rode routevariant is opgenomen.

Andere belangrijke criteria in de verkeerskundige afweging van de routevarianten zijn de doorstroming, de scheiding van verkeerstromen en de ontsluiting van het marineterrein (eis: twee ontsluitingen). Op deze aspecten worden de gele en de rode routevariant voor de middellange en lange termijn beter beoordeeld dan de andere routevarianten. In de blauwe routevariant is er op de lange termijn minder scheiding van verkeer mogelijk en ook de ontsluiting van het marineterrein ligt in deze variant lastiger. Ook de groene routevariant wordt op deze criteria minder beoordeeld, alhoewel het scheiden van verkeerstromen in deze variant door het aparte tracé langs de Waddenzee nog meer te realiseren is dan in de blauwe routevariant.

- Vanuit verkeer zou de voorkeur liggen bij de rode of gele routevariant. De andere routevarianten missen vooral een oplossing voor de middellange termijn en realiseren in beperkte mate een scheiding van verkeerstromen.

5.2.2 Voorkeur op basis van thematische verkenning**Groene routevariant**

- Externe veiligheid: Deze routevariant is gelegen binnen de A-zone van het munitiedepot en binnen het invloedsgebied van het Gulf brandstofdepot.
- Natuur: Deze route variant past binnen wet- en regelgeving, wel treedt relatief wat meer verstoring op. Er zijn compenserende en mitigerende maatregelen nodig, die in de planontwikkeling voor de nieuwe haven meegenomen moeten worden.

- Verkeer: Deze routevariant geeft weinig invulling aan de verkeerskundige uitgangspunten voor de varianten. Ook is een oplossing voor de middellange termijn bij deze variant niet te realiseren.

In de eerste plaats moet de variant een goede verkeerskundige ontsluiting zijn en een oplossing voor de huidige problematiek. Daarnaast moet de variant passen binnen de huidige wet- en regelgeving ten aanzien van natuur en externe veiligheid. Aangezien de groene routevariant al op de verkeerskundige aspecten slecht wordt beoordeeld (met name oplossing middellange termijn), is dit niet de meest logische variant om nader uit te werken.

Rode routevariant

- Externe veiligheid: Deze routevariant is zowel gelegen binnen de A-zone van het munitiedepot en de 1% letaliteitsgrens van het LPG tankstation. Verder passeert de rode routevariant de schietbaan en de grote brandstof terminals aan de zuid- en oostzijde.
- Natuur: Deze routevariant past binnen wet- en regelgeving, wel treedt wat verstoring op. Er zijn compenserende en mitigerende maatregelen nodig, die in de planontwikkeling voor de nieuwe haven meegenomen moeten worden.
- Verkeer: Deze routevariant geeft op een goede manier invulling aan de verkeerskundige uitgangspunten, te weten: een oplossing voor de middellange termijn en scheiding met het marineverkeer.

De rode routevariant wordt op basis van de verkeerskundige uitgangspunten goed beoordeeld. Het verdient aanbeveling deze variant nader uit te werken. Ten aanzien van de veiligheidszoning rond het munitiedepot liggen in deze variant uitwerkings- en afstemmingsopgaven met Defensie en Ministerie I&M. Er moet onderzocht worden of deze variant daadwerkelijk binnen de wet- en regelgeving en op basis van civiel- en verkeerstechnische uitgangspunten kan worden gerealiseerd. Belangrijk is of een optimalisatie van de doorstroming kan worden bereikt.

Blaauwe routevariant

- Externe veiligheid: Het tracé passeert het Gulf brandstof depot en het munitiedepot aan de westzijde. Deze risicobronnen vormen een risico voor de ontwikkeling van deze variant en is gelegen binnen de A- zone van het munitiedepot.
- Natuur: Deze routevariant past binnen wet- en regelgeving, wel treedt relatief wat minder verstoring op. Er zijn compenserende en mitigerende maatregelen nodig, die in de planontwikkeling voor de nieuwe haven meegenomen moeten worden.
- Verkeer: Deze variant geeft weinig invulling aan de verkeerskundige uitgangspunten voor de varianten.

In eerste instantie moet de routevariant een goede verkeerskundige ontsluiting zijn en een oplossing voor de huidige problematiek. Daarnaast moet de variant passen binnen de huidige wet- en regelgeving. Aangezien de blauwe routevariant op verkeerskundige aspecten slecht wordt beoordeeld (met name oplossing middellange termijn), is dit niet de meest logische variant om nader uit te werken.

Gele routevariant

- Externe veiligheid: Deze routevariant ligt buiten de A- zone van het munitiedepot, buiten de 1% letaliteitsgrens van het Lpg tankstation en waarschijnlijk ook buiten het in-vloedsgebied van het Gulf brandstofdepot. Ter plaatse waar de gele routevariant aan land komt ligt een opslag met gevaarlijke stoffen.
- Natuur: Deze routevariant past binnen wet- en regelgeving, wel treedt wat verstoring op. Er zijn compenserende en mitigerende maatregelen nodig, die in de planontwikkeling voor de nieuwe haven meegenomen moeten worden.
- Verkeer: Deze routevariant geeft op een goede manier invulling aan de verkeerskundige uitgangspunten, te weten: een oplossing voor de middellange termijn en scheiding met het marineverkeer.

De gele routevariant wordt op basis van de verkeerskundige uitgangspunten goed beoordeeld. De variant past binnen de wet- en regelgeving ten aanzien van externe veiligheid en natuur. Er moet onderzocht worden of deze variant daadwerkelijk binnen de wet- en regelgeving en op basis van civiel- en verkeerstechnische uitgangspunten kan worden gerealiseerd. Belangrijk is of een optimalisatie van de doorstroming kan worden bereikt.

5.3 Ontwerptechnische uitwerking

De rode en gele routevariant zijn in de beschouwing hiervoor benoemd als relevant om nader uit te werken. In bijlage 6 is van deze routevarianten een aantal handmatige schetsontwerpen opgenomen.

Voor de gele routevariant zijn 2 uitwerkingen gemaakt. De tweede uitwerking is te beschouwen als een optimalisatie van de eerste uitwerking. De gele routevariant leidt echter in beide uitwerkingen tot een aantal nautische knelpunten. In deze route moet het scheepvaartverkeer twee bruggen passeren, waarbij de schepen op een goede en veilige manier tussen de brugpijlers door moeten varen in een bochtig tracé. In het geval van tegemoetkomende schepen moeten de schepen op elkaar wachten. De schepen hebben in de bocht onvoldoende zicht op de vaarweg. Daarbij moeten de schepen in de tussenliggende sluis geschut worden. Bij drukte moeten schepen wachten, hier is echter geen geschikte plek voor te vinden (of al voor de eerste brug). Bij drukte leidt dit tot lange openingstijden van de brug, waardoor het verkeer richting haventerrein en TESO haven wordt opgehouden. Daarbij geldt dat in het verkeerskundig ontwerp de aansluiting van de doorgaande weg richting de haven over de twee bruggen (hoog) en de afslaan- de beweging over het Nieuwe Diep (laag) leidt tot een niet gewenste situatie. De afslaan- de beweging zou op hoogte aangelegd moeten worden. Dit leidt tot een verhoogd liggende kruising.

Het voordeel van de rode routevariant ten opzichte van de gele routevariant is dat in deze variant maar 1 brug noodzakelijk is. Ook voor deze routevariant zijn twee uitwerkingen gemaakt. Ook in deze variant is er onvoldoende zicht voor het scheepvaartverkeer om elkaar te zien en bestaat de kans op aanvaringen. De opstelcapaciteit op het moment dat de brug open gaat is beperkt. De brug moet echter minder vaak open dan in de gele routevariant vanwege de grote doorvaarthoogte. Er is een extra brug nodig ten noorden van de sluisolk.

5.4 Conclusie routevarianten

Gezien de functie van de weg is het logisch om na te gaan welke routevariant de verkeerskundige voorkeur heeft. Dit betreft de rode en de gele routevariant; dit mede omdat deze varianten ook een oplossing vormen voor de middellange termijn. Wanneer vervolgens naar een ontwerp- technische uitwerking van deze routevarianten wordt gekeken, blijkt dat er feitelijk geen goed ontwerp opgesteld kan worden met voldoende verkeersprobleemoplossend vermogen. De gele en rode routevariant zouden vanuit verkeerstechnische en nautische redenen niet de voorkeur hebben. Er is wel een uitwerking mogelijk, maar deze heeft diverse ontwerp-technische beperkingen. Verkeerskundig en verkeerstechnisch gezien is het noodzakelijk alle routevarianten te optimaliseren en/of aan te vullen met oplossingen voor de middellange termijn om tot een goede oplossing te komen. Op dit moment kan geen verkeerskundige voorkeur worden uitgesproken.

Vanuit natuur is de verwachting dat geen van de routevarianten tot onmogelijkheden leidt. In de PKB Waddenzee wordt gerekend met de ontwikkeling van een haven. De ontsluiting van dit havengebied maakt feitelijk onderdeel uit van de ontwikkeling havengebied: zonder ontsluiting geen havenontwikkeling mogelijk. Compensatie van negatieve effecten is noodzakelijk.

De vier routevarianten voor een weg richting de noordoost haven vallen altijd binnen de invloedszone van het munitiedepot en vereisen altijd afstemming/toestemming van Defensie. Weliswaar lijkt het mogelijk de gele routevariant buiten de A- zone te houden, maar ook de B- zone geeft beperkingen en vereist maatregelen waarbij medewerking van Defensie noodzakelijk is. Ten aanzien van externe veiligheid is gekeken of onder specifieke voorwaarden vanuit Defensie en het Ministerie I&M er toch mogelijkheden zijn om een weg te realiseren.

De eerste insteek is geweest om te kijken naar maatregelen aan de weg, bijvoorbeeld afschermen. Vanuit de Nota van Houwelingen blijkt echter dat maatregelen aan de bron (munitiedepot) genomen moeten worden, bijvoorbeeld afscherming of verplaatsen van de munitievoorraad (binnen of buiten het gebied). Tot op heden is onvoldoende duidelijk geworden welke mogelijkheden Defensie kan bieden ten aanzien van externe veiligheid.

Tevens is onduidelijk of, en onder welke voorwaarden, vrijstelling of ontheffing van de Nota van Houwelingen mogelijk is, danwel of andere dan bronmaatregelen ook bespreekbaar zijn voor het Ministerie van I&M. Tot dusverre is geen informatie ontvangen van Defensie over welke andere beperkingen er vanuit het defensie terrein zijn.

6 Standpuntbepaling

Overwegingen:

- de groene en blauwe routevariant vormen geen goede oplossing voor de middellange termijn en ook is er minder sprake van scheiding van verkeerstromen;
- de gele en rode routevariant kunnen verkeerstechnisch en nautisch niet goed uitgewerkt worden. Er ontstaan verkeerskundige en nautische knelpunten;
- realisatie van een routevariant vereist altijd afstemming met Defensie en goedkeuring van Ministerie van I&M. Zonder de goedkeuring (en/of het nemen van bronmaatregelen) van Defensie kan geen van de routevarianten gerealiseerd worden.

Op welke manier verder:

- Voorzetten overleg met Defensie en Ministerie I&M.
Het overleg moet zich focussen op: wat voor maatregelen wil Defensie nemen aan de bron (munitiedepot), en welke maatregelen kunnen genomen worden bij de ontvanger (weg).
- Ruimtelijke ontwikkeling haventerrein bezien.
Tot op heden lijkt geen goede ontsluitingsroute gevonden te worden. Mogelijk dit anders bekijken door andere RO- overwegingen

Bijlage 1

Verkeersintensiteiten vanuit model



Figuur: Ochtendspits 2020.



Figuur: Avondspits 2020.

Bijlage 2

Inventarisatie meningen en standpunten

Besprekingsverslag

Plaats en datum
Alkmaar, 22 november 2010

Referentienummer

Kenmerk

Plaats en datum bespreking
Den Helder, 16 november 2010

Aanwezig

5.1.2e (gemeente Den Helder), 5.1.2e (Grontmij), 5.1.2e telefonisch (Grontmij)

Afwezig

-

Kopie aan

-

Betreft

overleg verkeer 'uitwerken gele route'

Op 16 november heeft een interview/overleg plaatsgevonden tussen de heer 5.1.2e 5.1.2e verkeerskundige van de gemeente Den Helder en Grontmij. Onderwerpen van het overleg waren het verkeer in (de haven van) Den Helder, het verkeersonderzoek N250 en het onderzoek 'uitwerken gele route'.

Algemeen

- De gemeente Den Helder heeft nog geen Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan. Er wordt gewerkt aan het opstellen van een knelpuntnota. De bereikbaarheid van TESO en de haven zijn hierin belangrijke punten.
- Er moet een betere verbinding komen met de haven.
- Het kruispunt Molenplein wordt gereconstrueerd. Op de N250 zijn kleinschalige maatregelen getroffen om de doorstroming te verbeteren.
- Door verkeersoorten (TESO- verkeer, havenverkeer, marineverkeer) te ontvlechten kan de doorstroming verbeteren.

Verkeersonderzoek N250

De basis voor het onderzoek waren de intensiteiten uit het verkeersmodel van Den Helder. Het onderzoek heeft het nut van een verbinding over de Binnenhaven aangetoond ter verbetering van de doorstroming op de N250. De oplossingen in dit onderzoek moeten volgens 5.1.2e gezien worden als oplossingsrichtingen. Voor het verder uitwerken van de gele route is een verkeersmodel nodig. Om tot een goede oplossing te komen is het noodzakelijk de TESO- piek mee te nemen.

Uitwerking gele routevariant

5.1.2e betwijfeld of de brugverbindingen zoals voorgesteld in de gele route nautisch mogelijk zijn.

De marine wil twee aparte ingangen. Hoe dit er in de praktijk precies uitziet moet blijken tijdens het interview met de Marine/defensie.

5.1.2e adviseert een workshop te houden voor het uitwerken van de 'gele route' (of andere variant). Hierin kunnen ontwerpers van de gemeente en de verkeerskundigen van Grontmij van gedachten wisselen over mogelijke oplossingen.

Besprekingsverslag

Plaats
Alkmaar, 29 november 2010

Referentienummer

Kenmerk
PN.: 299968

Plaats bespreking
Kantoor Teso Texel d.d. 23 november 2010

Aanwezig

De [5.1.2e] - TESO

De [5.1.2e] - Grontmij

Afwezig

-

Kopie aan

-

Betreft

Inventarisatie van meningen m.b.t. het project uitwerking gele routevariant.

Belangrijke aspecten voor de route naar de TESO veerhaven is de bereikbaarheid en de doorstroming van het verkeer. Met name in de vakantieperiodes, en zeker in het hoogseizoen, komt het voor, dat congestie ontstaat op de route richting de veerhaven en dat daardoor de bereikbaarheid van de veerhaven in het geding is waardoor het voorgekomen is, dat veerboten niet geheel vol moesten vertrekken. De pieken in het dagtoerisme (10.00 - 12.00 uur spelen hierbij een rol. In totaliteit heeft een seizoensverbreding plaatsgevonden, waarbij, op dit moment, tussen de 30.000 en 60.000 voertuigen per maand worden vervoerd. Op termijn wordt de capaciteit van de veerboten verhoogd van 500 naar tenminste 600 voertuigen per uur in 2015

In opdracht van de TESO zijn, door DTV consultants, vervoersprognoses opgesteld. De prognoses geven aan, dat tot 2020 het vervoer mogelijk gaat toenemen tot bijna 1,5 miljoen voertuigen en 3,7 miljoen personen. Tot 2040 kan dit maximaal oplopen tot 2,4 miljoen voertuigen en 4,8 miljoen personen.

Dit geeft wel aan, dat de huidige route niet meer voldoende capaciteit zal hebben om de toename van het verkeer te kunnen verwerken.

Uitgangspunten voor de uitwerking van de routevariant.

Het ontvlechten van de verkeersstromen is voor de TESO een belangrijk uitgangspunt. Indien ontvlechting kan worden bewerkstelligd dan zal dit zeker een verbetering betekenen voor de huidige route. Voor de middellange termijn kan de rode en de gele variant hiervoor een oplossing bieden.

Voor de TESO is van belang, dat in de prioriteit stelling voor de korte termijn het kruispunt Molleplein wordt aangepakt, zodat het verkeer van en naar Texel een betere doorstroming verkrijgt.

De doorkijk van korte, middellange naar lange termijn is van groot belang om er voor te zorgen, dat er geen desinvesteringen worden gedaan. De maatregelen die voor de korte en middellange termijn worden gedaan moeten een meerwaarde hebben ten opzichte van de huidige situatie.

De toegangspunten voor de marine moeten goed worden bekeken in relatie tot de verkeersstromen. Wellicht is hier bij ook winst te behalen.

Algemeen

Ten aanzien van PKB /milieuaspecten betekent de nieuwe route richting de nieuwe noordoosthaven een vermindering van het aantal voertuigkilometers, omdat de route korter is dan de huidige route.

De voorkeursvariant voor de TESO is de gele routevariant met name de haalbaarheid in relatie tot de externe veiligheid. Wel van belang in de voorkeursvariant zijn de kunstwerken, die wat betreft hoogteligging versus brugopeningen een grote rol spelen.

De verwachting voor de nieuwe route is, dat deze route een betere, toekomstbestendige, doorstroming voor het verkeer zal betekenen.

Besprekingsverslag

Plaats
Alkmaar, 29 november 2010

Referentienummer

Kenmerk
PN.: 299968

Plaats bespreking
Gemeentehuis Texel, Den Burg d.d. 25 november 2010

Aanwezig
de 5.1.2e - gemeente Texel
de 5.1.2e - Grontmij

Afwezig
-

Kopie aan
-

Betreft
Inventarisering van meningen project gele route variant.

Voor de gemeente Texel is de bereikbaarheid van het eiland het belangrijkste aspect ten aanzien van de te kiezen routevariant. De geldt juist ook voor de bewoners en bedrijfsleven van Texel.

De verhouding tussen toeristisch, recreatief verkeer en won/werk verkeer is ongeveer 2/3 – 1/3 (dit is al jaren redelijk stabiel).

In het beleid van Texel blijft het aantal toeristische slaapplekken van 47.000 gehandhaafd.

Belangrijk voor de toekomst is voldoende mensen op het eiland in verhouding tot het werkaanbod. In die zin is de ontwikkeling van de haven belangrijk voor de economische ontwikkeling van de regio.

Ten aanzien van de routevarianten naar de nieuwe noordoost haven is geen voorkeur. Wel is belangrijk, dat in de korte termijn het Molenplein wordt aangepakt en een routevariant die voor de middellange termijn een oplossing kan bieden.

Besprekingsverslag

Plaats
Alkmaar, 29 november 2010

Referentienummer

Kenmerk
PN.: 299968

Plaats bespreking
Kantoor Peterson SBS te Den Helder

Aanwezig

De 5.1.2e Peterson SBS
De 5.1.2e - Gemeente Den Helder
De 5.1.2e - Grontmij

Afwezig

-

Kopie aan

-

Betreft

Inventarisatie van meningen project gele routevariant Den Helder.

Aangegeven wordt, dat de routevarianten zoals deze nu voorliggen een opmaat is voor de uiteindelijke route en aanleg van de noordoost haven op de lange termijn.

Op de huidige route worden problemen ondervonden ten aanzien van de bereikbaarheid van de haven en de menging van verkeer wat niet op de haven thuishoort maar de officiële route zou moeten nemen richting de veerboot. Vooral langzaam verkeer speelt een rol met betrekking tot de verkeersveiligheid.

In de toekomstige situatie van de met name het Nieuwe Diep en het Nieuwe Werk zal worden gekeken naar een scheiding van het langzame verkeer en het overige verkeer.

Er wordt geconstateerd, dat veel verkeer over de haven rijdt, dat niet over de haven zou moeten rijden, maar de "officiële" route zou moeten nemen.

Twijfel bestaat of de splitsing van het verkeer in de toekomstige variant, waarbij het havenverkeer over het Nieuwe Werk zou moeten gaan en het TESO verkeer over de huidige route voldoende tot zijn recht komt. De reconstructie van het nieuwe werk zou ook weer verkeersaantrekkelijk kunnen zijn voor verkeer wat niet op de haven hoort te zijn.

Aangegeven wordt, dat met verkeersmaatregelen veel kan worden gedaan en dat in de toekomst de route goed aangegeven kan worden door middel van bijvoorbeeld matrix borden of ander fysieke maatregelen.

Indien gekozen wordt voor één van de varianten moet wel worden onderzocht met behulp van verkeersmodellen, dat de variant ook daadwerkelijk oplossingen biedt. De impact van de varianten moet duidelijk zijn. Er mag zeker geen verslechtering van de verkeerssituatie op het haven terrein plaatsvinden. Het uitgangspunt moet dan ook zijn minimaal hetzelfde of een betere van de verkeerssituatie.

Het haven verkeer mag geen last ondervinden van de oplossing voor de middellange termijn.

Uitgangspunten

De volgende uitgangspunten worden geformuleerd uit het gesprek:

- Toepassen van het verkeersmodel om de huidige en de toekomstige verkeersstromen goed in beeld te brengen en de maatregelen goed te kunnen bepalen.
- Bepalen van de hoeveelheid "grijs" verkeer op de haven.
- De eerste fase moet ook op de lange termijn een oplossing blijven bieden voor het haven verkeer (ook als in de lange termijn de verkeerstromen weer anders gaan lopen indien de nieuwe noordoosthaven is aangelegd).
- Ten aanzien van de uitwerking van de varianten moet goed in beeld worden gebracht wat dit betekent voor de huidige route en de toekomstige route over het Nieuwe Werk.
- Goede scheiding van de verkeersstromen.
- Terugdringen van het verkeer dat niet op de haven hoort te zijn.
- Scheiding van langzaam verkeer en snelverkeer.
- Aandacht voor het vele fietsverkeer van de marine (verkeersveiligheid).
- De Van Kinsbergenbrug moet ten aanzien van een alternatieve (calamiteiten) route wel in gebruik kunnen blijven voor havenverkeer. In de toekomstige situatie ligt het in de bedoeling, dat van deze brug alleen langzaam verkeer gebruik maakt.
- Mogelijkheden bekijken of een scheiding van het verkeer vanaf het parkeerterrein bij de TESO en het havenverkeer mogelijk is.
- Het Molenplein moet zodanig worden ingericht, dat geen sluipverkeer over het havengebied ontstaat.
- In kaart moet worden gebracht, welke en hoeveel scheepvaartbewegingen plaatsvinden. De nieuwe kunstwerken moeten worden aangepast.

Bijlage 3

Analyse routevarianten externe veiligheid

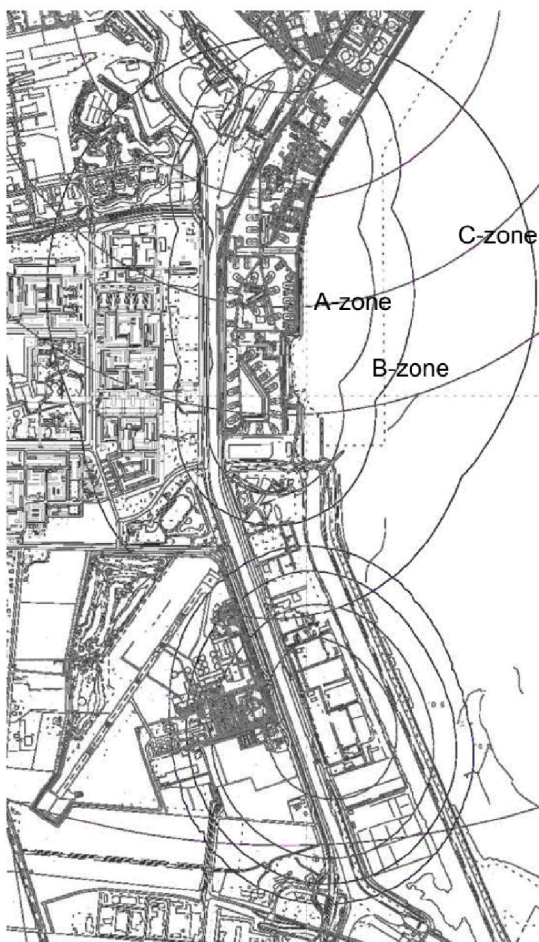
1 Wet- en regelgeving externe veiligheid

In het kader van de externe veiligheid ten aanzien van een munitiedepot van Defensie is in ieder geval het kader van de Wet milieubeheer/Wabo van toepassing. Op grond van categorie 29.1 onder e van onderdeel C van Bijlage 1 van het Besluit omgevingsrecht is een munitiedepot van Defensie aangewezen. Volgens art. 3.3, lid 2 Bor is de Minister I&M bevoegd gezag. De Nota van Houwelingen geeft aan welke externe en interne veiligheidsafstanden ten aanzien van het depot gehanteerd moeten worden (o.a. Structuurschema Militaire Terreinen).

Daarnaast zijn er enkele andere risicovolle inrichtingen in de omgeving van het plangebied die van belang zijn voor de externe veiligheid. Deze inrichtingen zullen naar verwachting echter niet stuiten op onmogelijkheden, maar op uitgangspunten voor de uitwerking van varianten.

In de directe omgeving van de varianten zijn enkele risicovolle inrichtingen (externe veiligheid) gelegen:

- LPG tankstation Drok Bv Ruyghweg 200 (LPG doorzet < 1.000 m³);
- Gulf Oil Nederland Bv, Ambachtsweg 31 (BRZO opslag brandstoffen);
- Defensie Munitiedepot (VROM en Defensie) plofzones A, B, C staan op risicokaart weergegeven;
- RWZI, Oostoeverweg 70, (opslag van biogas) 400 m³ is echter geen Bevi inrichting en niet relevant voor dit onderzoek;
- NAM terrein gasverwerking.



Figuur: Zonering risicovolle inrichtingen

2 Nota van Houwelingen - munitiedepot

In deze Nota staat duidelijk beschreven welke activiteiten er binnen een bepaalde zone zijn toegestaan. Voor een duiding van de zonering zie bovenstaand figuur.

A- zone: Dit is de kleinste zone, die direct om het complex is gelegen. Binnen de A-zone mogen zich geen bebouwing, openbare wegen, spoorwegen of druk bevaren waterwegen bevinden. Evenmin mogen zich hier parkeerterreinen bevinden, terwijl ook recreatie binnen deze zone niet is toegestaan. Agrarisch grondgebruik is mogelijk, mits zich slechts incidenteel personen in deze zone ophouden.

B- zone: Deze zone ligt om de A- zone. De straal hiervan is ongeveer 1,5 x zo groot als die van de A-zone. Binnen de B- zone is geen bebouwing toegestaan, waarin zich regelmatig personen bevinden, zoals woonhuizen, winkels, kantoren, fabrieken, cafés en dergelijke. Wegen met beperkt verkeer zijn toelaatbaar, evenals beperkte dagrecreatie, doch sportvelden, zwembaden, kampeerterreinen, caravanparken, jachthavens en dergelijke zijn niet toegestaan.

C- zone: Deze zone ligt om de B- zone, waarbij de straal ongeveer 2 x de straal van de B- zone is. De restrictie die binnen deze zone geldt betreft gebouwen met vlies- of gordijngewelconstructies en voorts gebouwen met zeer grote glasoppervlakten, waarin zich als regel een groot aantal personen bevindt.

De straal van de gemiddelde B- zone ("huizenafstand") is globaal tussen de 800m en 1200m. In werkelijkheid wordt de zonering bepaald door een aantal cirkelbogen vanuit de afzonderlijke magazijnen. Daardoor is de lay-out van het complex van invloed op de vorm van de zonering.

De omvang van deze zones is van een groot aantal factoren afhankelijk, zoals de interne veiligheidsmaatregelen, de hoeveelheden en soorten munitie, de constructie van de magazijnen en de onderlinge situering van de magazijnen. Naast de omschreven beperkingen in de A-, B- en C- zones bestaan ook beperkingen ten aanzien van aard en gebruik van de objecten in die zones. Zo worden bedrijven of activiteiten geweerd, die bij een eventuele calamiteit gevaar voor de munitieopslag dan wel voor de omgeving kunnen opleveren. Als voorbeeld de opslag van vluchtige brandstoffen in bovengrondse reservoirs.

De veiligheidszones die rond de munitiecomplexen worden geprojecteerd veroorzaken een relatief groot indirect ruimtebeslag. Afhankelijk van de soort en de hoeveelheden munitie kan dit belangrijke consequenties hebben voor de ruimtelijke ordening op lokaal en regionaal niveau. Zo kan het indirect ruimtebeslag van een munitiecomplex in conflict komen met andere voor het gebied mogelijke ontwikkelingen.

Zonering munitiedepot en routevarianten

A- zone:

Binnen of op de grens van de A- zone zijn de volgende varianten gelegen.
Rood, blauw en groen

B- zone:

Binnen of op de grens van de B- zone zijn de volgende varianten gelegen.
Rood, blauw en groen

C- zone:

Binnen of op de grens van de C- zone zijn de volgende varianten gelegen.
Geel(grens of erbuiten), rood, blauw en groen.

De verschillende routes passeren op diverse plaatsen een aantal risicovolle locaties van het defensie terrein. Volgens de Nota van Houwelingen moet door Defensie worden nagegaan welke maatregelen aan de bron zijde doeltreffend zijn, zodat de externe veiligheidsrisico's in de omgeving worden vermindert.

3 Havenbeveiligingswet – inrichting haventerrein

De International Ship and Portfacility Securitycode (ISPS- code) is een integraal onderdeel van de Haven Beveiligingswet en maakt deel uit van 'special measures to enhance maritime security in the International Convention for the Safety of live at sea (SOLAS)'. De ISPS- code is een internationaal voorschrift dat verplicht tot het nemen van maatregelen voor de beveiliging van schepen en havenfaciliteiten en is sinds 1 juli 2004 van kracht.

De ISPS- code is opgesteld na de aanslagen in de Verenigde Staten op 11 september 2001, en regelt de veiligheidssituatie aan boord van schepen en op die plaatsen waar schip en kade samenkomen. Dit is de ship/port interface zodra een schip in de haven ligt. Het doel van de ISPS-code is om zowel zeeschepen als havenkades te beschermen tegen terroristen en terroristische activiteiten.

Om te bepalen welke veiligheidsmaatregelen nodig zijn moet de overheid de mogelijke dreiging beoordelen en het risico van een potentiële terroristische (onwettige) activiteit vaststellen. De ISPS- code verstrekt hierbij een gestandaardiseerd kader om risico's te kunnen beheersen. Om voor het schip en de havenfaciliteit de juiste acties te kunnen bepalen moet de overheid het juiste veiligheidsniveau bepalen. Dit veiligheidsniveau legt het verband tussen het schip en de havenfaciliteit en bepaald de hiervoor vastgelegde veiligheidsmaatregelen. Bij een verhoging van de dreiging worden de veiligheidsmaatregelen geïntensiveerd om de dreiging, en daardoor de kwetsbaarheid, te verminderen. Vanaf 1 juli 2004 wordt van zowel schepen als havenfaciliteiten geëist dat zij aantoonbaar de juiste en gestandaardiseerde procedures van het risicobeheer uitvoeren.

Toepassingsgebied

De ISPS- code is van toepassing voor havens waar:

- Internationale passagiersschepen komen (ook cruisevaart).
- Internationale vrachtschepen met een tonnage van 500 ton of hoger.
- Mobiele offshore boorplatforms.

De ISPS- code is **niet** van toepassing op:

- Marine vaartuigen.
- Overheidsscheepvaart (niet-commerciële diensten).

In de laatstgenoemde categorie valt ook de visserijvloot en de veerboot van TESO. Het is echter niet ondenkbaar dat in de (nabije) toekomst de wet aangescherpt wordt en een of beide categorieën ook binnen de invloedssfeer van de wet gaan vallen. Hierover is op moment echter nog niets concreets vastgesteld.

De ISPS- code kent drie veiligheidsniveaus.

<i>Security level 1:</i>	Basisniveau, geldt altijd, het handhaven van een minimum aan passende, beschermende veiligheidsmaatregelen.
<i>Security level 2:</i>	Het gedurende een bepaalde tijd handhaven van bijkomende beschermende veiligheidsmaatregelen. Dit door een verhoogd risico op een veiligheidsincident.
<i>Security level 3:</i>	Het gedurende een beperkte tijd handhaven van verdere speciale beschermende veiligheidsmaatregelen. Dit als een veiligheidsincident waarschijnlijk of ophanden is (hoewel het precieze doel misschien niet kan worden vastgesteld).

Uitgangspunten

- Bij het gebruik van schepen en havenfaciliteiten moeten alle betrokken partijen effectief samenwerken op onderling bereikte afspraken.
- Zodra een dreiging optreedt, moet een veiligheidsplan alle te nemen maatregelen beschrijven.
- Alle bedrijven die aan de ISPS- code moeten voldoen hebben een veiligheidsofficier.

Samenvattend betekent dit dat er bij de uiteindelijk nader te onderzoeken routevarianten moet worden nagegaan wat de impact is van de verschillende security levels op de logistieke vervoersstromen richting stadscentrum, de veerboot en de marinehaven en defensieterrein.

De ISPS leidt op voorhand niet tot onmogelijkheden ten aanzien van de routevarianten, maar mogelijk wel tot extra aandachtspunten bij de uitwerking van routevarianten. Op dit moment is het geen aspect dat een (on)mogelijkheid ten aanzien van de routevariant bepaald.

Advies

Wij adviseren om met verschillende belanghebbenden instanties en ministeries om tafel te gaan en de toekomstige ontwikkelingen te bespreken. Vooral het ministerie van I&M is belangrijk als bevoegd gezag in het kader van de wet Milieubeheer.

4 Beschouwing van de tracés in relatie tot externe veiligheid

Een aantal zaken is van wezenlijk belang bij de analyse van de routevarianten ten aanzien van externe veiligheid:

- het defensieterrein en de verschillende zones (A, B en C) en beperkingen binnen deze zones;
- de overige risicovolle inrichtingen langs de routevarianten;
- de te treffen maatregelen aan de bron- en ontvangerzijde.

Door de gemeenteraad van Den Helder is de gele routevariant als voorkeursvariant aangewezen. De afweging voor de gele routevariant is destijds vooral gemaakt vanwege de onmogelijkheden die er liggen ten aanzien van externe veiligheid in relatie tot het munitiedepot van Defensie. Echter er is onvoldoende onderzoek gedaan naar de mogelijkheden om andere routevarianten nader te onderzoeken. Defensie kan namelijk maatregelen treffen binnen het defensieterrein, zodanig dat de bestaande A, B en C- zones minder ver reiken.

Groene routevariant

- Groene variant: deze routevariant maakt het meest zuidelijk de oversteek naar de zeedijk en loopt langs de oostelijke rand van het defensieterrein richting de nieuwe haven.

Deze variant is gelegen binnen de A- zone van het munitiedepot en binnen het invloedsgebied van het Gulf brandstofdepot.

Rode routevariant

- Rode routevariant: deze routevariant loopt vanaf de Ravelijnweg langs de westelijke rand van het defensieterrein, kruist het defensieterrein en loopt dan langs de zeedijk richting de nieuwe haven. De route heeft een aftakking naar Het Nieuwe Werk / Het Nieuwe Diep.

Het tracé passeert de munitiedepots Berenland en Spitsbergen en er dient voor de extra lus vanaf de sluis langs het Nieuwe Diep rekening te worden gehouden met de effecten van het Lpg tankstation (gelegen op circa 240 meter tot de aansluiting op ter hoogte van de Moormanbrug). Deze routevariant is zowel gelegen binnen de A- zone van het munitiedepot als de 1% letaliteitsgrens van het LPG tankstation. Verder passeert de rode routevariant de schietbaan en de grote brandstofterminals aan de zuid en oostzijde van het depot.

Blauwe routevariant

- Blauwe routevariant: deze routevariant volgt een deel de rode routevariant, maar blijft aan de westelijke rand van het defensieterrein en maakt de doorsteek naar de zeedijk noordelijker.

Het tracé passeert het Gulf brandstofdepot en het munitiedepot ten oosten van deze variant. Deze risicobronnen vormen een risico voor de ontwikkeling van deze variant. Het tracé is gelegen binnen de A- zone van het munitiedepot.

Gele routevariant

- Gele routevariant: deze routevariant loopt vanaf de overgang van Rijksweg naar Binnenhaven en kruist het Nieuwe Diep. Het tracé kruist vervolgens het defensieterrein tot aan de zeedijk en vervolgt dan langs de dijk richting de nieuwe haven. Ook deze variant heeft de aftakking naar Het Nieuwe Werk / Het Nieuwe Diep.

Deze route ligt buiten de A- zone van het munitiedepot, buiten de 1% letaliteitsgrens van het Lpg tankstation en waarschijnlijk ook buiten het invloedsgebied van het Gulf brandstofdepot. Ter plaatse waar de gele routevariant aan land komt ligt een opslag met gevaarlijke stoffen.

5 Eventuele maatregelen externe veiligheid

Om de risico's, te verschuiven of te verkleinen zijn er maatregelen denkbaar. Hiermee worden de A, B en C-zones verplaatst of verkleind en zijn meerdere routevarianten interessant om nader te onderzoeken.

Maatregelen aan bronzijde

De volgende maatregelen zijn mogelijk relevant voor de blauwe en rode routevariant:

- verplaatsen (saneren) van de hoeveelheden explosieven binnen het defensieterrein (optimalere benutting van de depots).
- het plaatsen van een verstevigde muur langs de zuidzijde van het schietterrein, dit biedt mogelijkheden voor de rode routevariant.
- het verhogen van de bestaande aarden wal langs de blauwe en rode routevariant (westzijde van depotterrein).

Maatregelen aan ontvangerszijde

Om de effecten als gevolg van een explosie op het defensieterrein (munitiedepot) te beperken, kunnen maatregelen aan de ontvangerszijde worden getroffen. Hiermee veranderen de huidige A, B en C- zone niet, maar kunnen de effecten op de omgeving en verkeersdeelnemers door de verschillende zones worden beperkt.

Wanneer uiteindelijk voor een variant wordt gekozen kan gedacht worden aan de volgende maatregelen:

- verdieping van de weg (in een betonnen bak 3m onder maaiveld).
- Verdieping van de weg (kritische knelpunten in tunnelbak).
- plaatsen van betonnen muur of aarden wal langs de gekozen route op gemeentelijke grond (niet op defensieterrein).

Theoretisch zijn dit een paar voorbeelden van maatregelen aan de ontvangerszijde. Echter blijft de vraag of deze maatregelen in de praktijk kunnen worden uitgevoerd. Deze maatregelen zijn niet terug te voeren op de Nota van Houwelingen.

6 Conclusie

Feitelijk is alleen de gele routevariant mogelijk binnen de wet- en regelgeving externe veiligheid. Mogelijk kunnen maatregelen genomen aan bron- of ontvangerszijde waardoor eventueel ook andere routevarianten in beeld kunnen komen.

- Maatregelen aan bronzijde. Voor het nemen van maatregelen aan de bronzijde is medewerking van Defensie noodzakelijk. Tot op heden komt er in de gevoerde gesprekken nog geen opening naar dergelijke maatregelen. Het lijkt - in dit stadium - niet reëel om hiermee te rekenen.
- Maatregelen aan ontvangerszijde. Deze maatregelen zijn niet terug te voeren op de Nota van Houwelingen. Het is de vraag of dergelijke maatregelen binnen de huidige wet- en regelgeving genomen kunnen worden. Hierover zou afstemming plaats moeten vinden met het Ministerie I&M.

Vooralsnog worden ten aanzien van externe veiligheid geen mogelijkheden voor de andere routevarianten gezien. Om de haalbaarheid van de genoemde maatregelen te toetsen zijn 2 acties noodzakelijk:

- in gesprek blijven met Defensie om na te gaan welke bronmaatregelen mogelijk zijn. In het geval een gesprek hierover niet mogelijk is, moet dit spoor verlaten worden;
- in gesprek raken met Ministerie I&M of maatregelen aan de ontvangerszijde – onder voorwaarden – bespreekbaar zijn.

Bijlage 4

Analyse routevarianten natuur

1 Wet- en regelgeving natuur

Ten aanzien van de (on)mogelijkheden van de routevarianten is de volgende wet- en regelgeving ten aanzien van natuur relevant:

- Natuurbeschermingswet/Natura 2000;
- Planologische Kernbeslissing Waddenzee;
- Nota Ruimte/Ecologische Hoofdstructuur;
- Flora- en faunawet (soortenbeleid).

Natuurbeschermingswet / Natura 2000

In de Natuurbeschermingswet 1998 is de bescherming van de Speciale Beschermingszones (SBZ) op grond van de Habitat- en Vogelrichtlijn geregeld, vanaf het moment dat de gebieden zijn aangewezen door Brussel. De Natuurbeschermingswet 1998 regelt ook de bescherming van de zogenaamde Beschermd Natuurmonumenten en gebieden die de minister van Economische zaken, Landbouw & Innovatie (EL & I) aanwijst ter uitvoering van internationale verplichting, zoals RAMSAR wetlands.

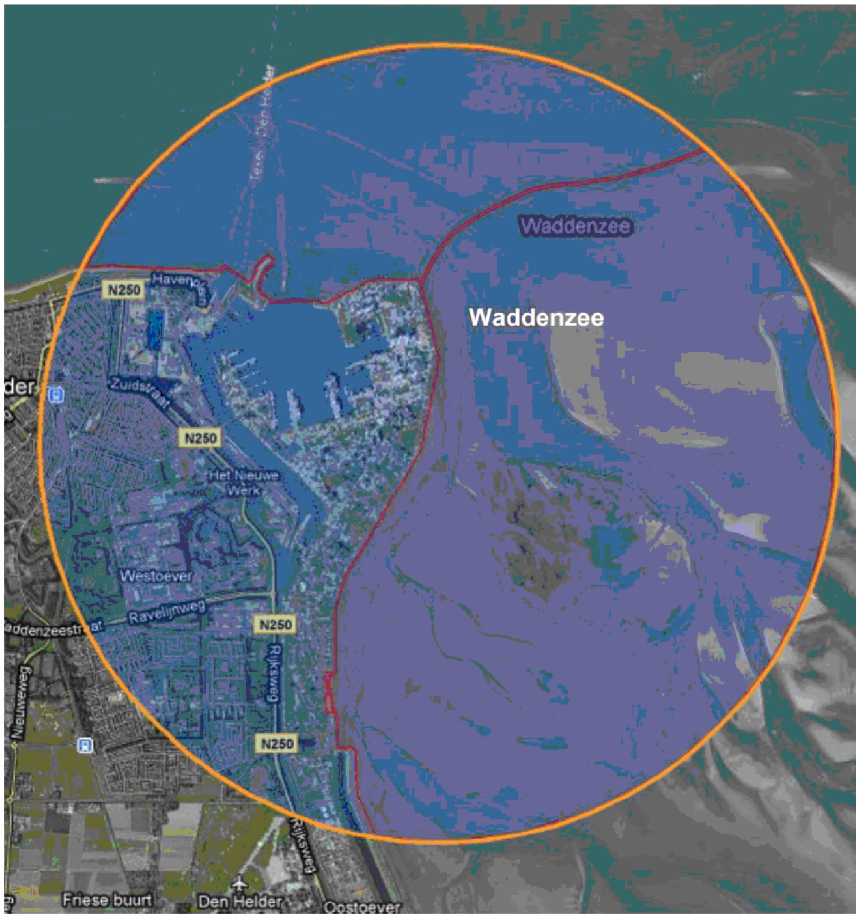
Projecten of handelingen die negatieve effecten op deze beschermde gebieden kunnen hebben, zijn verboden. Ook activiteiten buiten de beschermde gebieden kunnen verboden zijn, indien deze negatieve effecten veroorzaken op de kwalificerende natuurwaarden van het beschermde gebied (externe werking). Het toetsingskader van de Natuurbeschermingswet 1998 kent hierin de volgende procedurevarianten:

- 1 er is zeker geen kans op effecten: geen vergunningplicht;
- 2 er is een kans op effecten, maar zeker niet significant: vergunningaanvraag via een verslechteringstoets (art 19f);
- 3 er is een kans op significante effecten: vergunningaanvraag via passende beoordeling (art. 19d).

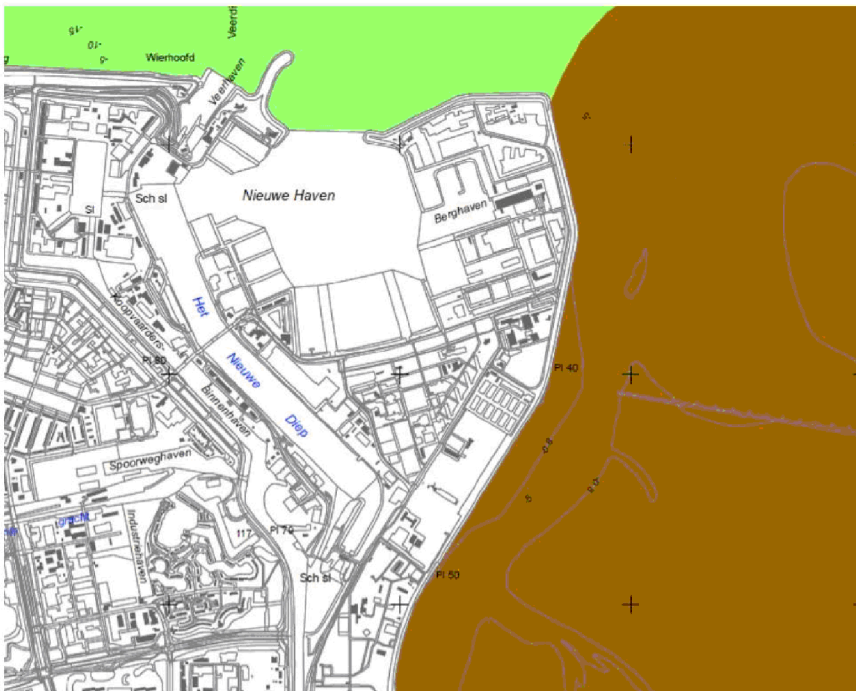
Het plangebied grenst direct aan het Natura 2000-gebied 'Waddenzee'. De Waddenzee was deels ook aangewezen als Beschermd Natuurmonument, echter de status van het Beschermd Natuurmonument is bij de definitieve aanwijzing van Natura 2000-gebied geheel vervallen.

Natura 2000-gebied Waddenzee

De Waddenzee bestaat uit een complex van diepe geulen en ondiep water met zand- en slibbanken waarvan grote delen bij eb droog vallen. Deze banken worden doorsneden door een fijn vertakt stelsel van geulen. Langs het vasteland en de eilanden liggen verspreid kweldergebieden, die door grote verschillen in vocht- en zoutgehalte bijdragen aan een zeer diverse flora en vegetatie. Het gebied is zowel vanuit de Habitatrichtlijn als vanuit de Vogelrichtlijn aangewezen en heeft dan ook instandhoudingdoelstellingen met betrekking tot habitattypen, habitatsorten, broedvogels en niet- broedvogels.



Figuur: Ligging Natura 2000-gebied Waddenzee (rood) binnen straal van vier kilometer van plangebied.



Figuur: Detail begrenzing van Natura 2000-gebied Waddenzee (bruin= VR, HR en BN en groen= VR en HR).

Planologische kernbeslissing Waddenzee

De planologische kernbeslissing (PKB) Waddenzee bevat de hoofdlijnen van het rijksbeleid voor de Waddenzee. De PKB is gebiedsgericht van karakter en integreert het ruimtelijk relevante rijksbeleid voor de Waddenzee. De PKB is een nadere uitwerking van de Nota Ruimte. Het rijk baseert zich op de PKB bij initiatieven tot internationale samenwerking op het terrein van de ruimtelijke ordening, bij besluitvorming over ruimtelijke projecten en bij de voorbereiding van structuurschema's en sectornota's die relevant zijn voor de Waddenzee. Daarnaast is de PKB richtinggevend voor het ruimtelijk beleid van provincies en gemeenten.

In de PKB Waddenzee staat opgenomen dat er geen nieuwe havens en bedrijventerreinen mogen worden aangelegd in of direct grenzend aan de Waddenzee. Bestaande havens en bedrijventerreinen direct grenzend aan de Waddenzee, uitgezonderd Den Helder, mogen niet zeewaarts worden uitgebreid. In Den Helder is zeewaartse uitbreiding in het geval van een verlegging van de TESO veerhaven mogelijk, op voorwaarde dat er een zorgvuldige planologische afweging plaatsvindt. Tevens wordt een uitzondering gemaakt voor een beperkte uitbreiding van de voor de recreatievaart bestemde havens van de Waddeneilanden, indien noodzakelijk vanwege onder meer veiligheid en er geen alternatieve passende oplossing mogelijk is.

Kader PKB Waddenzee

Het internationale kader van het beleid voor de Waddenzee wordt gevormd door internationale afspraken en Europese richtlijnen. Zij illustreren de internationaal erkende waarden en uniciteit van de Waddenzee, maar stellen ook eisen aan het nationale Waddenzeebeleid. Via inzet in internationaal overleg draagt Nederland bij aan dit internationale kader.

De belangrijkste internationale afspraken en Europese richtlijnen zijn de volgende:

- verklaring van Schiermonnikoog (bescherming natuurgebied met internationale betekenis);
- verdrag van Bern (behoud van wilde dieren en planten en hun natuurlijk leefmilieu);
- verdrag van Bonn (bescherming van trekkende wilde diersoorten);
- Ramsarverdrag (behoud ecologische waarde wetland);
- Vogel- en Habitatrichtlijn, Natura 2000-gebied (zie Natuurbeschermingswet);
- Europese Kaderrichtlijn Water (goede ecologische en chemische kwaliteit van het water);
- Particularly Sensitive Sea Area (met name veilig scheepvaartverkeer);
- Integrated Coastal Zone Management (geïntegreerd beheer kustgebieden);
- Eems- Dollardverdrag (afstemming beleid en beheer gebied Eems- Dollard).

Bron: Deel 4 PKB, januari 2007.

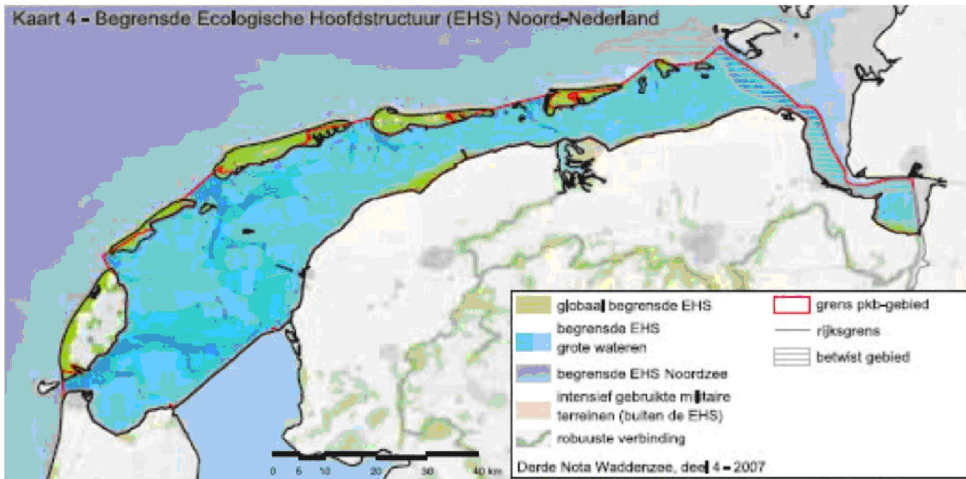
Ten aanzien van de PKB worden de volgende constatering gedaan in relatie tot de variantenafweging voor de ontsluitingsroute naar de noordoost haven:

- de TESO haven mag vanuit de PKB worden verlegd, mits dit volgens zorgvuldige planologische afweging plaatsvindt;
- over de ontsluiting van de nieuwe TESO haven worden geen uitspraken gedaan. Wel wordt in de PKB beschreven dat er naar wordt gestreefd de duisternis zoveel mogelijk te behouden. Dit kan van belang zijn voor de verlichting van de weg;
- ten aanzien van de natuurwaarden in de Waddenzee sluit de PKB aan op de beschermde Natura 2000-gebieden, zoals hiervoor bij de Natuurbeschermingswet beschreven.

Nota Ruimte/Ecologische Hoofdstructuur

De Nota Ruimte geeft het beleidskader voor de duurzame ontwikkeling en een verantwoord toekomstig grondgebruik in het landelijk gebied in onder andere de vorm van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS). De EHS is een samenhangend netwerk van bestaande en te ontwikkelen natuurgebieden. Het netwerk wordt gevormd door kerngebieden, natuurontwikkelingsgebieden en ecologische verbindingzones.

De EHS voor zover relevant voor het plangebied wordt begrensd als de 'grote wateren' en de waarden die beschermd worden vallen binnen het beschermingsregime Natuurbeschermingswet.



Figuur: Ligging Ecologische Hoofdstructuur

Flora- en faunawet (soortenbeleid)

In de uitwerking van een ontsluitingsvariant moet ook in beschouwing genomen worden of er sprake is van beschermde soorten in het kader van de Flora- en faunawet. Op basis daarvan moet bepaald worden of aanvullende mitigerende of compenserende maatregelen noodzakelijk zijn.

In de afweging om de mogelijke ontsluitingsvarianten binnen wet- en regelgeving te bepalen is de verwachting dat de aanwezige flora en fauna langs de varianten niet of nauwelijks van elkaar zal verschillen. Voorkomende soorten zullen niet de (on)mogelijkheid van een routevariant bepalen.

2 Beschouwing van de tracés in relatie tot natuur

De keuze voor een routevariant is gekoppeld aan het besluit om de noordoost haven in Den Helder te ontwikkelen, en de effecten daarvan kunnen niet los van elkaar worden gezien.

Wanneer het namelijk mogelijk wordt gemaakt (PKD Waddenzee) binnen de Waddenzee een geheel nieuwe haven aan te leggen, dan zijn de effecten van de ontsluitingsvariant voor deze haven relatief klein. De nieuwe noordoost haven zal een areaalverlies van het waddengebied tot gevolg hebben. Daarnaast zal een ander stromingspatroon optreden en door verstoring van licht, geluid en bewegingen kan het gebied minder aantrekkelijk worden voor onder andere vogels. Met diverse partijen uit het gebied is om deze reden een aantal werkateliers georganiseerd ten behoeve van de uitwerking van de benodigde natuurontwikkeling ter compensatie van de realisatie van de haven. In deze ontwikkelingsplannen moet ook mitigatie en/of compensatie van de ontsluitingsvariant worden meegenomen. Omdat het project nog in een eerste planstadium is, en de natuurontwikkeling nog niet in detail is uitgewerkt, is dit niet concreet te toetsen. Bij nadere uitwerking van de plannen dient een goede natuurcompensatie een voorwaarde te zijn.

De bescherming vanuit wet- en regelgeving ten aanzien van natuur komt feitelijk op een bescherming van de waarden van de begrensd Natura 2000-gebieden. Deze zijn ook opgenomen in de PKB Waddenzee en de EHS. Bij de te verwachten effecten gaat het om:

- Verstoring door geluid als gevolg van bewegingen.
Door een toename van het verkeer langs de Waddenzee, kan het 47 dB(A)-contour, dat als grenswaarde voor verstoring van vogels wordt aangehouden, richting de Waddenzee verschuiven. Hierdoor kan de oppervlakte aan geschikt foerageergebied, rustgebied en broedgebied afnemen, omdat de mate van verstoring toeneemt.

Op basis van bestaande informatie is het echter niet mogelijk een eventueel kwaliteitsverlies vast te stellen dan wel uit te sluiten.

- Verstoring door licht als gevolg van bewegingen.
Uit onderzoek is naar voren gekomen dat wegverlichting een significant negatieve invloed op de geschiktheid als broedterrein kan hebben, die zich lijkt uit te kunnen strekken over enige honderden meters afstand van de verlichting. Het is onduidelijk of het aanbrengen van verlichting ook vestiging van broedvogels kan voorkomen. Het onderzoek heeft aangetoond dat de eerste broedvogels verder van de lichtbron vestigen dan latere broedvogels. Desondanks vestigen latere broedvogels zich hier wel (bron: J.G. Molenaar et al, 2000).
Verlichting heeft ook effecten op foeragerende vogels, het effect van verlichting op het foeragegedrag van verschillende soorten kan verschillend zijn. In de directe omgeving van een lamp kunnen vogels langer door foerageren, maar het risico om verkeersslachtoffer te worden is ook groter. Daarnaast is een dier in verlichting sneller te pakken door de predator.

Mogelijke toename van stikstofdepositie

Een nieuwe ontsluitingsvariant kan leiden tot een toename van stikstofdepositie. Dit kan negatieve effecten hebben op de aangewezen habitattypen. Toename van stikstofdepositie betekent een verrijking van ecosystemen. Het kan gaan om aanvoer door de lucht (droge en natte neerslag van ammoniak en stikstofoxiden) of nitraat- en fosfaataanvoer door het oppervlaktewater. Voor de stikstofgevoelige habitattypen is gekeken naar de kritische depositiewaarde (KDW) en de actuele belasting van het gebied. Vergelijking van deze twee waarden kan duiden op een reeds overschreden KDW. Hiervan is in de Waddenzee geen sprake. Bij het meest kritische habitatype (habitatype 2130, Grijze duinen, kalkarm) voor stikstofdepositie wordt de kritische depositiewaarde niet overschreden. Bij een toename van verkeer kan de belasting toenemen, het kritische habitatype ligt echter buiten de directe omgeving van het plangebied (namelijk bij Schiermonnikoog). De ontsluitingsvarianten zullen hier niet op van invloed zijn.

In dit stadium is nog niet duidelijk wat de toename van het aantal verkeersbewegingen is en wat dit voor gevolgen heeft voor de geluidsbelasting en lichtbelasting. De effecten kunnen nu niet concreet worden uitgewerkt, maar dienen in een vervolgstadium te worden getoetst (verslechteringsstoets / passende beoordeling).

In het kader van het Natura 2000- gebied de Waddenzee kunnen de routevarianten geel, rood en blauw als één worden beschouwd. De effecten van deze drie varianten richten zich namelijk op het laatste traject parallel aan de Waddenzee, waar de drie varianten dezelfde route volgen en de effecten dus vergelijkbaar zijn. De blauwe variant sluit na het munitiedepot naar rechts richting de Waddenzee om vervolgens ook over de dijk bij de noordoosthaven uit te komen. Dit betekent dat de blauwe variant in vergelijking met geel, groen en rood slechts over een klein deel langs de Waddenzee loopt. De groene variant verschilt van de andere drie varianten omdat de groene variant over het gehele traject langs de Waddenzee loopt.

Groene routevariant

De groene routevariant loopt over het gehele tracé direct langs de Waddenzee. Dit betekent dat het verkeer direct langs de Waddenzee (met name Balgzand) wordt geleid. De geluidsbelasting zal als gevolg hiervan binnen dit gebied dan ook toenemen. Verstoringgevoelige vogels zullen, om deze reden, een grotere verstoringafstand innemen ten opzichte van het tracé. Omdat nu onduidelijk is wat de toename in geluidsbelasting zal zijn, kan niet worden vastgesteld tot hoe ver deze verstrooiing reikt en welke vogels binnen deze zone daadwerkelijk hier negatieve effecten van ondervinden.

Indien ten behoeve van deze ontsluiting nieuwe verlichting moet worden aangebracht straalt dit uit over de Waddenzee. Dit vormt een verstoring voor vooral rustende en trekkende vogels. Omdat nu onduidelijk is of daadwerkelijk verlichting wordt aangebracht, kan niet worden vastgesteld tot hoe ver deze verstrooiing reikt en welke vogels binnen deze zone daadwerkelijk rusten.

Om verstoring van geluid en licht van het verkeer te beperken kan een dijkje / talud ten oosten van de weg worden aangelegd welke als een soort van geluidscherm kan fungeren.

Rode, blauwe en gele routevariant

De beoordeling van rode, blauwe en gele routevariant zijn vergelijkbaar. Voor deze drie varianten geldt namelijk dat het tracé vanaf 'Het Nieuwe Werk' hetzelfde traject volgt als van de groene variant namelijk langs de Waddenzee. Over dit traject treden dezelfde effecten op als bij de groene routevariant. Maar doordat het hierbij om een kleiner traject gaat zijn de totaal effecten relatief kleiner. De blauwe routevariant sluit na het munitiedepot naar rechts richting de Waddenzee om vervolgens ook over de dijk bij de noordoosthaven uit te komen. Dit betekent dat de blauwe routevariant in vergelijking met geel, groen en rood slechts over een klein deel langs de Waddenzee loopt.

3 Conclusie ten aanzien van natuur

De ontwikkeling van de noordoosthaven wordt binnen de PKB Waddenzee mogelijk gemaakt op voorwaarde dat een zorgvuldige planologische afweging plaatsvindt. Ten behoeve van de ontwikkeling van de nieuwe haven heeft al een aantal bijeenkomsten plaatsgevonden om op een goede manier invulling te geven aan de vereiste natuurcompensatie. De ontsluiting van de haven maakt logischerwijs onderdeel uit van de ontwikkeling van de haven. En eventuele compensatie hiervoor moet dan ook in de havenontwikkeling worden meegenomen.

De effecten van de ontsluiting zijn zeer minimaal in vergelijking met de ontwikkeling van de gehele haven. Het feit dat de ontwikkeling van de haven niet onmogelijk is binnen de huidige wet- en regelgeving, leidt tot de verwachting dat de keuze voor één van de ontsluitingsvarianten (namelijk de groene variant) ook niet onmogelijk is binnen de huidige wet- en regelgeving. Alle ontsluitingsvarianten zijn vanuit wet- en regelgeving op het gebied van natuur nog mogelijk.

De ontsluitingsvarianten leiden tot een toename van het aantal bewegingen, en daarmee een verstoring door geluid en licht. Deze effecten treden slechts op over het tracégedeelte direct langs de Waddenzee. De groene routevariant wordt iets negatiever en de blauwe routevariant wordt iets positiever beoordeeld. Ten opzichte van de verstoringseffecten van de nieuwe haven is het onderscheidend effect van de ontsluitingsvarianten hierin minimaal. Indien de compensatie ten behoeve van de nieuwe haven kwantitatief en/ of kwalitatief groter wordt aangelegd, worden de negatieve effecten van de ontsluiting direct gecompenseerd.

	Groen	Rood	Blauw	Geel
Mogelijkheid wet- en regelgeving	+	+	+	+
Verstoring geluid	-	-	-	-
Verstoring licht	-	-	-	-
Totaal	+/-	+/-	+/-	+/-

In het vervolg moet een voortoets worden uitgevoerd waarin de effecten van het voorkeustracé daadwerkelijk worden getoetst op instandhoudingdoelstellingen van de Waddenzee. Hierbij moet in hoofdzaak aandacht worden besteed aan het aantal verkeersbewegingen, geluidsbelasting en verstrooiing van verlichting.

Bijlage 5

Verkeerskundige beschouwing routevarianten

1 Uitgangspunten verkeer

Ten aanzien van verkeer geldt een aantal uitgangspunten waaraan de routevarianten moeten voldoen:

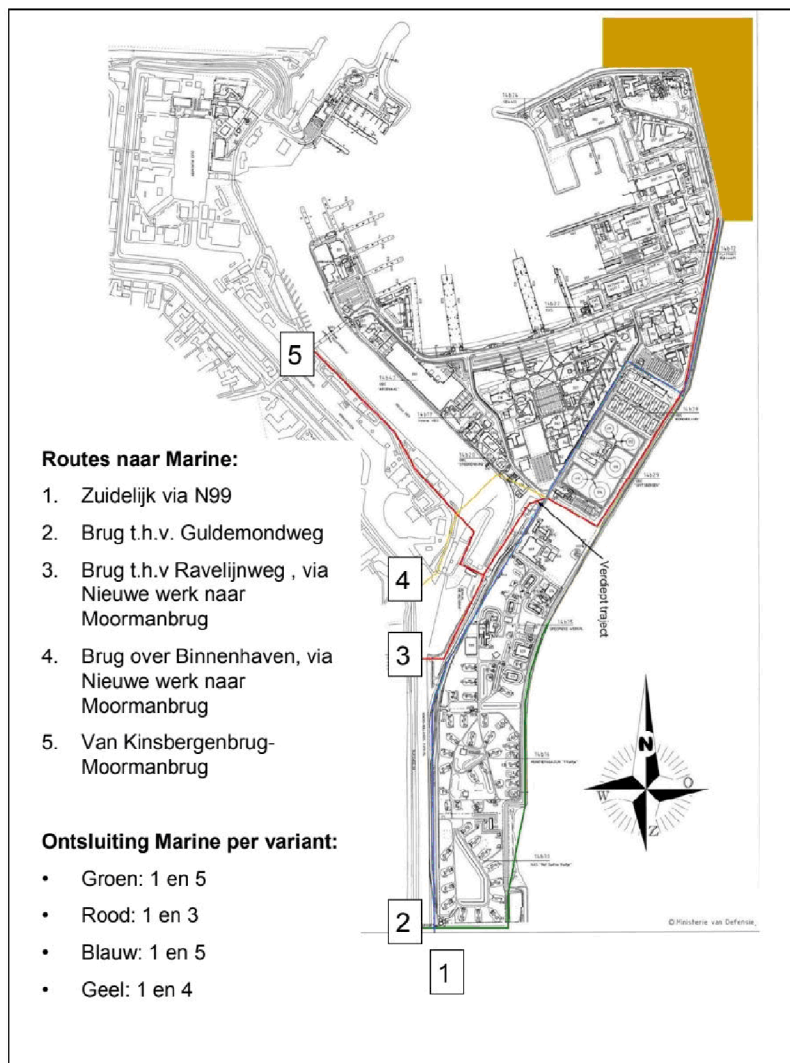
- een oplossing van de verkeersproblematiek op de middellange (huidige TESO haven) en lange (TESO haven in noordoost haven) termijn;
- scheiding van het marineverkeer en het overig verkeer op het marineterrein;
- minimaal twee aparte toegangen tot het marineterrein.

Er is geen relevante wet- en regelgeving om in dit stadium rekening mee te houden.

2 Beschouwing van de tracés in relatie tot verkeerskundige uitgangspunten

Relevant in de afweging van de routevarianten is de mate waarin zij invulling geven aan de verkeerskundige uitgangspunten (doelen). Hierna wordt per routevariant uitgewerkt hoe de verschillende varianten beoordeeld worden op deze uitgangspunten.

In onderstaande figuur zijn de toegangen tot het marineterrein aangegeven bij de verschillende routevarianten. In de huidige situatie wordt het marineterrein ontsloten op de punten 1 en 5.



De routevarianten worden beoordeeld op de verkeerskundige aspecten:

- middellange termijn:
 - * doorstroming;
 - * scheiding van verkeerssoorten;
 - * ontsluiting marineterrein;
- lange termijn:
 - * doorstroming;
 - * scheiding van verkeerssoorten;
 - * ontsluiting marineterrein.

In de beoordeling wordt onderscheid gemaakt tussen de middellange en lange termijn. Op middellange termijn is de bereikbaarheid van de haven en de doorstroming op de huidige N250 het meest van belang. Op lange termijn wordt uitgegaan van een verplaatsing van de haven en de veerhaven naar het noordoosten.

Groene routevariant

In deze routevariant wordt het verkeer buiten langs gestuurd naar de haven en de veerhaven via een brug ter hoogte van de Guldemonweg. Marineverkeer kan ook gebruik maken van deze verbinding.

- Mid;;dellange termijn
Door het ontbreken van een verbinding naar de huidige haven biedt deze variant geen oplossing voor de middellange termijn. Op middellange termijn zal de huidige verkeerssituatie gehandhaafd blijven. De groene route variant scoort daarom zeer slecht (--) op alle aspecten voor de middellange termijn.
- Lange termijn
 - * Doorstroming (+/-)
Verkeer naar de haven en de TESO hoeft niet meer gebruik te maken van de huidige N250 door Den Helder. Hierdoor zal de doorstroming op de N250 naar verwachting verbeteren. De nieuwe beweegbare brug over het Noord-Hollands Kanaal kan negatieve invloed hebben op de doorstroming van het wegverkeer. De verbinding naar het marineterrein via de Van Kinsbergenbrug en Moormanbrug moet gehandhaafd blijven. Dit is negatief voor de doorstroming. Al met al wordt de doorstroming neutraal beoordeeld.
 - * Scheiding van verkeer (+)
Ter hoogte van de brug over de Guldemonweg wordt het havenverkeer en het verkeer naar de TESO gescheiden van het overige verkeer. Marineverkeer kan gescheiden afgewikkeld worden van het overige verkeer, hiervoor moet wel de huidige ingang via de Van Kinsbergenbrug en de Moormanbrug gehandhaafd blijven.
 - * Ontsluiting marineterrein (+/-)
Om twee aparte ontsluitingen voor het Marineterrein te houden moeten de huidige ontsluiting gehandhaafd blijven.

Rode routevariant

De rode routevariant gaat uit van een verbinding over het Noord-Hollands Kanaal ter hoogte van de Ravelijnweg. De route gaat verder over de Oostoeverweg en maakt een bocht naar rechts naar de buitenzijde. Vanaf hier volgt de rode routevariant het tracé van de groene routevariant buiten langs. Voor de middellange termijn is er een verbinding over de sluis naar het Nieuwe werk opgenomen. De Van Kinsbergenbrug wordt afgesloten voor autoverkeer.

- Middellange termijn
 - * Doorstroming (-)
Door de scheiding van het verkeer verbetert de doorstroming op de huidige N250. Met de afsluiting van de Van Kinsbergenbrug wordt de doorstroming in de haven naar verwachting ook beter. De nieuwe brug over het Noord-Hollands Kanaal in combinatie met de verbinding over de sluis beïnvloedt de doorstroming naar verwachting negatief. In totaal is de doorstroming als negatief beoordeeld voor deze routevariant.

- * Scheiding van verkeer (+)
Ter hoogte van de nieuwe verbinding over het Noord-Hollands Kanaal wordt op middellange termijn het havenverkeer en marineverkeer gescheiden van het overige verkeer.
- * Ontsluiting marineterrein (+)
De verbinding over het Noord-Hollands Kanaal en het Nieuwe Werk naar de Moormanbrug kan op middellange termijn gebruikt worden als alternatief voor de route via de Van Kinsbergenbrug.
- Lange termijn
 - * Doorstroming (-)
De Van Kinsbergenbrug kan in deze routevariant afgesloten worden voor autoverkeer, waardoor een verbetering van de doorstroming van de huidige N250 ontstaat. Er is een nieuw kunstwerk over het Noord-Hollands Kanaal nodig en een aanpassing van de Koopvaardersschutsluis om een goede verkeersdoorstroming in de nieuwe variant te garanderen. Bij een sluis zou het verkeer altijd over een zijde van de sluis kunnen blijven rijden. De combinatie van kunstwerken zal naar verwachting een negatieve invloed op de doorstroming hebben. Al met al wordt de doorstroming daarom als negatief beoordeeld.
 - * Scheiding van verkeer (+)
Ter hoogte van de brug bij de Ravelijnweg wordt het havenverkeer en verkeer naar de TESO gescheiden van het overige verkeer. Marineverkeer kan gescheiden afgewikkeld worden van het overige verkeer op het marineterrein.
 - * Ontsluiting marineterrein (+)
Door de verbinding via de sluis op de middellange termijn ontstaat een alternatief voor de Van Kinsbergenbrug. De verbinding over de het kanaal ter hoogte van de Ravelijnweg kan als tweede ontsluiting naar het marineterrein gezien worden.

Blauwe routevariant

In deze routevariant wordt uitgegaan van een gemeenschappelijke route voor marineverkeer en verkeer naar de haven. Er wordt uitgegaan van een aansluiting ter hoogte van de N99.

- Middellange termijn
De blauwe routevariant biedt in de basis geen oplossing voor de middellange termijn. Het is echter wel denkbaar om net als in de rode routevariant een verbinding via de sluis vanaf de Oostoeverweg naar het Nieuwe Werk te maken. In de onderstaande beoordeling wordt daar ook vanuit gegaan.
 - * Doorstroming (+/-)
De doorstroming op de huidige N250 zal verbeteren door de scheiding van havenverkeer en overig verkeer. De Van Kinsbergenbrug zal open moeten blijven voor autoverkeer om als tweede ontsluiting voor het marineterrein te dienen, wat de doorstroming op de N250 niet ten goede komt. Daarom wordt de doorstroming als neutraal beoordeeld.
 - * Scheiding van verkeer (+/-)
Op middellange termijn wordt havenverkeer van het overige gescheiden ter hoogte van de N99. Marineverkeer moet de ontsluiting via de Oostoeverweg delen met havenverkeer. In totaal wordt de scheiding van verkeer daarom als neutraal beoordeeld.
 - * Ontsluiting marineterrein (+/-)
De Van Kinsbergenbrug moet open blijven voor autoverkeer als onderdeel van de ontsluiting van het marineterrein. De route via het Nieuwe werk wordt niet als reëel alternatief voor de ontsluiting naar het Marineterrein gezien.
- Lange termijn
 - * Doorstroming (+/-)
In deze variant is sprake van vroegtijdige scheiding van stadsverkeer en overig verkeer. De N250 wordt hierdoor ontlast. Er zijn geen nieuwe kunstwerken nodig. De aansluiting met de N99 moet worden gereconstrueerd.

In de *quick-scan varianten TESO- ontsluiting van 2006* is een soortgelijke variant onderzocht en deze conclusie getrokken. Marineverkeer moet in deze variant gebruik blijven maken van de Van Kinsbergenbrug.

- * Scheiding van verkeer (-)
Ter hoogte van de N99 wordt het havenverkeer en het verkeer naar de TESO gescheiden van het stadsverkeer. Marineverkeer wat gebruik maakt van de zuidelijke ontsluiting wordt gemengd met overig verkeer. Verkeer is dus in beperkte mate gescheiden. Daarom wordt de routevariant op dit aspect negatief beoordeeld.
- * Ontsluiting Marineterrein (+/-)
De huidige ontsluiting via de Van Kinsbergenbrug en de Moormanbrug zal open moeten blijven als tweede ontsluiting van het marineterrein.

Gele routevariant

In de gele routevariant wordt uitgegaan van een verbinding over de Binnenhaven vanaf de N250 naar het Nieuwe Werk voor de middellange termijn. Voor de lange termijn is een verbinding over het Nieuwe Diep geprojecteerd.

- Middellange termijn
 - * Doorstroming (-)
De doorstroming op de huidige N250 zal verbeteren door de scheiding van verkeer en de sluiting van de Van Kinsbergenbrug voor autoverkeer. De nieuwe brug over de Binnenhaven heeft een negatief effect op de doorstroming van het wegverkeer. Naar verwachting zal deze brug vaker moeten worden geopend (recreatievaart) dan een brug over het Noord-Hollands kanaal (meer beroepsvaart). De beoordeling voor de doorstroming is derhalve negatief.
 - * Scheiding van verkeer (+)
Op middellange termijn wordt havenverkeer en marineverkeer van het overige gescheiden ter hoogte van de nieuwe verbinding over de Binnenhaven. Dit is qua scheiding van verkeer optimaal voor de middellange termijn.
 - * Ontsluiting Marineterrein (+)
De verbinding over de Binnenhaven naar het Nieuwe Werk kan als alternatief gebruikt worden voor de verbinding via de Van Kinsbergenbrug en de Moormanbrug. De ontsluiting van het marineterrein kan hierdoor verbeterd worden.
- Lange termijn
 - * Doorstroming (→)
De Van Kinsbergenbrug kan in deze variant afgesloten worden voor autoverkeer, waardoor een verbetering van de doorstroming van de huidige N250 ontstaat. De verbinding over de Binnenhaven in combinatie met de verbinding over het Nieuwe Diep lijkt technisch ingewikkeld. Er moet twee maal een hoogteverschil overbrugd worden. Beide bruggen moeten beweegbaar zijn. Dit is een belemmering voor de verkeersdoorstroming. Door de combinatie van twee bruggen en sluis heeft dit grote doorstromingsproblemen voor zowel weg- als scheepvaartverkeer. De beoordeling voor de lange termijn is dan ook zeer negatief voor de doorstroming.
 - * Scheiding van verkeer (+)
Het havenverkeer en het verkeer naar de TESO wordt gescheiden van het stadsverkeer ter hoogte van de brug over Binnenhaven. Marineverkeer kan de gele routevariant als alternatief voor de Van Kinsbergenbrug gebruiken.
 - * Ontsluiting Marineterrein (+)
Marineverkeer kan de gele routevariant als alternatief voor de Van Kinsbergenbrug gebruiken om naar de Moormanbrug te rijden. Hierdoor zijn twee ontsluitingen van het marineterrein mogelijk.

3 Conclusie ten aanzien van verkeerskundige uitgangspunten

In onderstaande tabel zijn de hiervoor beschreven voor- en nadelen op de relevante verkeersaspecten samengevat. In deze beoordeling is nog geen rekening gehouden met de mogelijkheden voor de uitwerking van een verkeerstechnisch ontwerp.

De verkeerskundige beoordeling van de varianten is gedaan zonder onderbouwing door een verkeersmodel of technische uitwerking, maar enkel op basis van ervaring en het zicht vanuit bestaande studies. Het probleemoplossend vermogen op de huidige route en de verkeersdoorstroming op de nieuwe route zouden met een verkeersmodel nader onderbouwd kunnen worden.

Uit de tabel blijkt dat niet alleen de gele routevariant, maar ook rode routevariant, naar verwachting een goede oplossing kan zijn voor de scheiding van de verkeerstromen en ontsluiting van het marineterrein. Daarentegen zijn er grote twijfels over de doorstroming van deze varianten. In de blauwe routevariant is er te veel menging van verkeer en kan er ook geen goede ontsluiting van het marineterrein gerealiseerd worden. Dit geldt in mindere mate voor de groene routevariant, maar bij deze variant is een oplossing voor de middellange termijn niet mogelijk.

	Groen	Rood	Blauw	Geel
Middellange termijn				
Doorstroming	--	-	+/-	-
Scheiding van verkeer	--	+	+/-	+
Ontsluiting marineterrein	--	+	+/-	+
<i>Totaal</i>	-----	+	+/-	+
Lange termijn				
Doorstroming	+/-	-	+/-	--
Scheiding van verkeer	+/-	+	-	+
Ontsluiting marineterrein	+/-	+	+/-	+
<i>Totaal</i>	+/-	+	-	+/-

Op basis van deze beoordeling zijn de rode en gele routevariant technisch uitgewerkt. Deze uitwerking is in bijlage 6 opgenomen.

Bijlage 6

Verkeerstechnisch ontwerp gele en rode routevariant

Uitwerking ontwerp gele en rode routevariant

Algemene uitgangspunten bij het opstellen schetsontwerpen:

- het Nieuwe Diep heeft wisselende waterstanden (eb, vloed, opstuwing, springtij, doodtij en dergelijke). Hoogste waterstand ooit gemeten: NAP +3,25 m (februari 1953);
- de Koopvaarderschutsluis schut alleen bij waterstanden tussen NAP -2,0 m en + 2,0 m;
- met toestemming mogen er schepen met L 92 m door de Koopvaarderschutsluis;
- Noord-Hollands Kanaal heeft waterpeil van NAP -0,5m;
- op Noord-Hollands Kanaal vaart binnenscheepvaart CEMT- klasse IV (Rijn-Hernekanaalschip). Maximale afmetingen schepen: L 85 m, B 9,5 m, H 7 m en diepgang 2,5 m;
- maximale helling wegverkeer circa 2% (in verband met wachtrijen voor open brug en fietsers);
- indicatieve hoogtecijfers bestaande situatie conform Actueel Hoogtebestand Nederland;
- eigendom/Beheer Provincie Noord-Holland: Koopvaarderschutsluis en 2 opslagterreinen (terrein tussen fort Oostoever en sluis en terrein tussen sluis en gemaal);
- totaal provinciaal gebied verboden toegang voor onbevoegden. Hek sluit tussen 22.00u-06.00 uur;
- eigendom/Beheer Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier: gemaal. Dit terrein wordt afgesloten met hek aan zijde marineterrein (eigenlijk wordt marineterrein afgesloten in verband met beveiliging).

Beschouwing uitwerkingen

Gele route, uitwerking variant 1

Voordelen

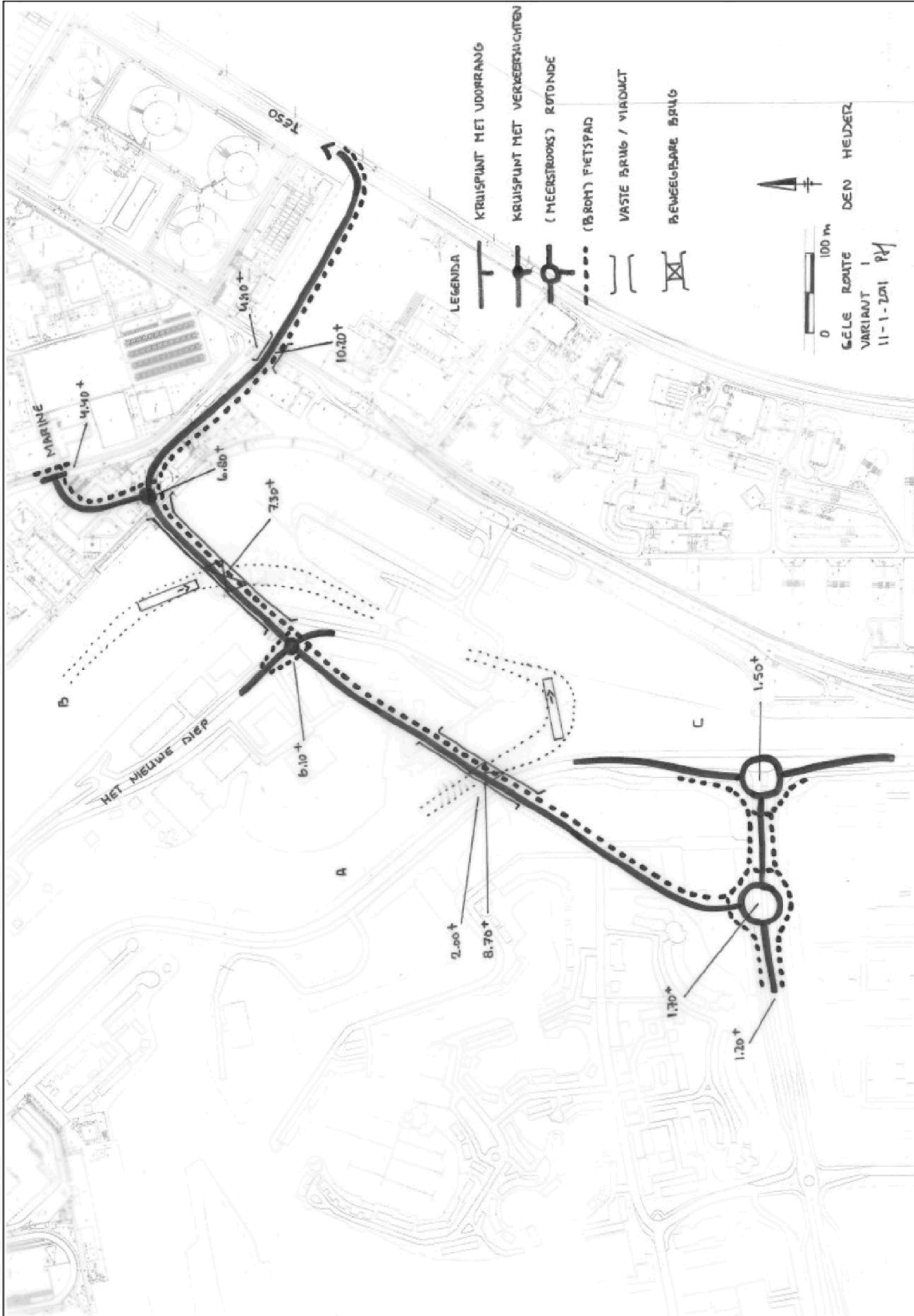
- Tracé van deze route ligt grotendeels buiten plofzone Marineterrein.

Nadelen

- Enorme afmetingen ruitvormige brugklap over Het Nieuwe Diep (in schets weergegeven met B) in verband met vaarroute in bocht. Suggestie brugtype: basculebrug met afmetingen conform Brienoordbrug of hefbrug met 2 heftorens.
- Grote schepen kunnen elkaar niet passeren tussen schutsluis en de brug over B. Schutsluis en brug moeten daarom met elkaar gekoppeld worden. Dus eerst schutsluis leegmaken en boot richting Den Helder wegwerken en dan pas boot richting Noord Hollands kanaal (in schets A en C) brug over B laten passeren. Brugklap staat dan relatief lang omhoog en heeft dus grote gevolgen voor wegverkeer.
- Brug over B heeft beperkte doorvaarthoogte, o.a. door grote constructiehoogte brugklap en vloed/opstuwing. Daarom gaat deze brug relatief vaak open (ook voor lagere boten), dit heeft dus grote gevolgen voor de afwikkeling van het wegverkeer.
- Vaarroute in de bocht tussen schutsluis en brug over B, waardoor grote kans op aanvaren brugpijlers. Daarom doorlopende remmingswerken nodig tussen de brug en de schutsluis. Tegemoetkomende schippers kunnen elkaar in bocht niet zien waardoor kans op aanvaringen (lage/kleine boten varen soms door ondanks rood licht). Denk ook aan slechte zichtomstandigheden en manoeuvrerende schepen langs kade 51-55 die willen aanleggen of vertrekken.
- Groot schip vanaf B naar A en vice versa kruist twee keer de route van het wegverkeer waardoor vaker verkeershinder optreedt voor het wegverkeer.
- Onduidelijk waar schip vanaf C naar toe vaart: naar A of B. Waar moet dit schip wachten? Moet brug A open of de schutsluis?
- Wachtende schepen vanaf C liggen elkaar en tegemoetkomende schepen vanaf A en B in de weg.

- Voor brug over A geldt (in iets mindere mate) hetzelfde als voor brug over B. Dus relatief grote brugklap en ruitvormige brugklap.
- Tussen brug over A en schutsluis geldt hetzelfde als tussen brug over B en schutsluis. Dus ook daar koppelen van de brug en de schutsluis, soms langdurige opening brug, kans op aanvaringen, e.d.
- Zuidelijke toegang tot kade 51-55 vervalt waardoor voertuigen op deze kade moeten keren. Als er veel goederen op de kade zijn opgeslagen, dan kan dit moeizaam gaan.
- Op drukke zomerse dag met veel verkeer van/naar Texel kan een wachtrij voor brug over A terugstuwen tot over brug over B (geldt ook voor andere richting). Dit betekent dat brug over B pas open kan als wachtrij is opgelost, dus meer tijdverlies scheepvaart.
- Nieuwe weg vlak langs woningen en appartementengebouw Andromeda (belemmering van het uitzicht, geluidhinder).
- Sloop biljard- en snookercentrum, sloop zeven bedrijfspanden langs Het Nieuwe Diep, haven ten zuiden van fort Oostoever dempen, verkleining opslagterrein provincie Noord-Holland, diverse panden slopen op Marineterrein.
- Ombouw van de huidige meerstrooksrotonde Ravelijnweg-N250 tot knierotonde vanwege sterk gewijzigde verkeersstromen.

Schetsontwerp gele route, uitwerking variant 1



Gele route, uitwerking variant 2

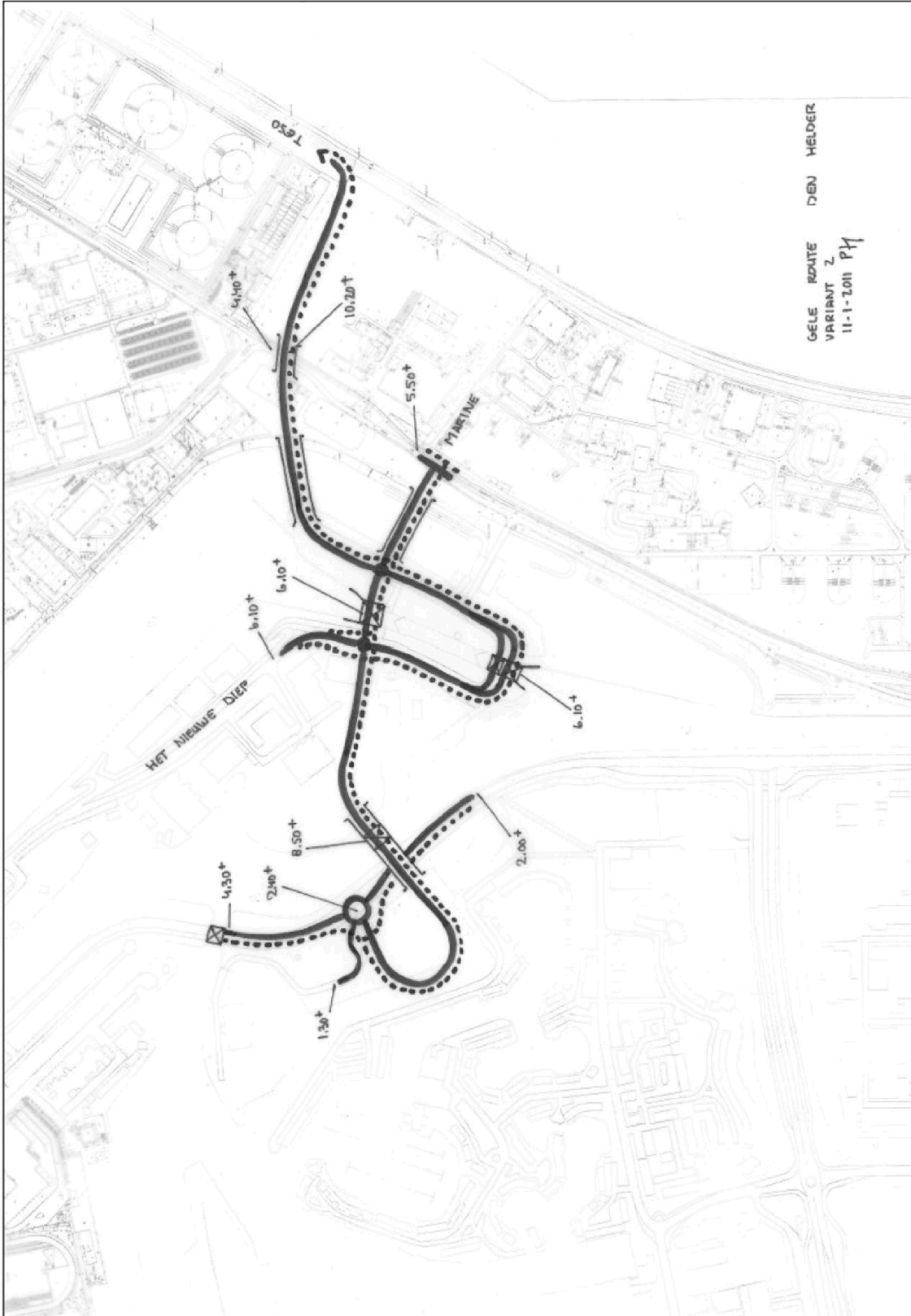
Voordelen

- Brug over A ligt buiten de invloedssfeer van de schutsluis.
- Brugklap brug over A relatief kort en rechthoekig van vorm.
- Wegverkeer kan altijd doorrijden over schutsluis over één van de twee bruggen die beide naast de sluisdeuren liggen.
- Scheepvaart van B naar C en vice versa ondervindt geen vertraging van wegverbinding naar de verplaatste TESO. Immers, het schutten zelf bepaalt de vertraging voor schepen.

Nadelen

- Groot deel tracé ligt binnen ploffzone munitiedepot (gedeelte ten oosten van fort Oostoever).
- Extra brug ten noorden van sluiskolk en uitbouw of extra brug ten zuiden van sluiskolk is technisch moeilijk en duur.
- Nieuwe weg ligt vlak langs woningen en appartementengebouw Saturnus.
- Aantasting fort Oostoever inclusief sloop enkele bunkers op fort.
- Opoffering opslagterrein tussen de schutsluis en het gemaal.
- Wegen over provinciaal terrein bij schutsluis moeten openbaar worden.

Schetsontwerp gele route, uitwerking variant 2



Rode route, uitwerking variant 1

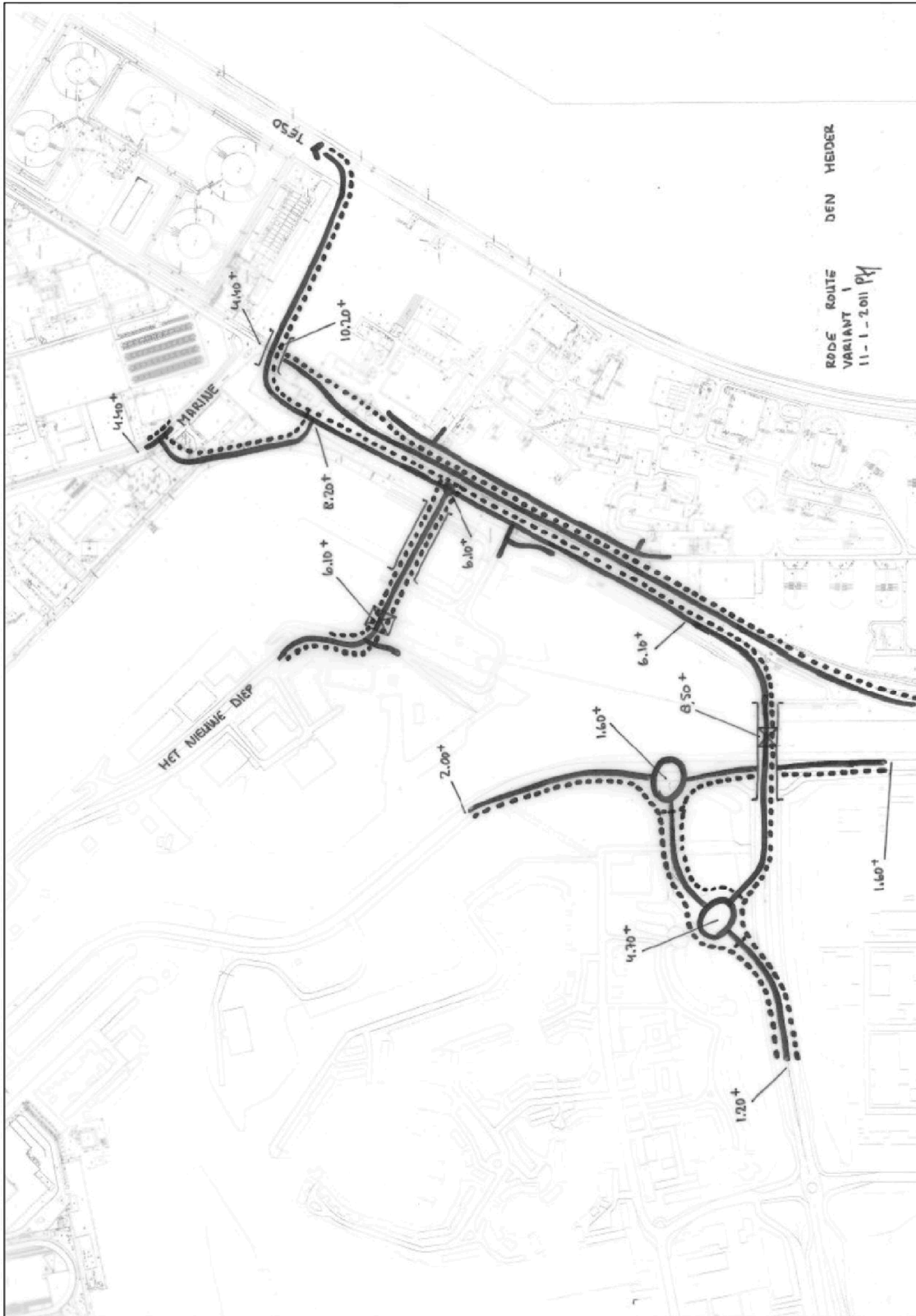
Voordelen

- Vrij goede verkeersafwikkeling wegverkeer van en naar TESO en Marine omdat dit verkeer maar over één brug over C hoeft te passeren en deze brug hoeft maar weinig open te gaan vanwege de grote doorvaarthoogte.

Nadelen

- Schippers vanaf C en vanaf de schutsluis kunnen elkaar slecht zien door de brug over C. Hierdoor kunnen mogelijk aanvaringen ontstaan ter hoogte van deze brug.
- Verlegde Ravelijnweg en de verhoogd liggende rotonde ligt vlak langs woningen en appartementengebouw Andromeda.
- Ombouw van de huidige meerstrooksrotonde Ravelijnweg-N250 tot knierotonde vanwege sterk gewijzigde verkeersstromen.
- Verloren stijging fietsers vanaf Ravelijnweg naar N250 en vice versa.
- Moeilijke en onveilige fietsoversteekplaats over verlegde Ravelijnweg ten westen van rotonde Ravelijnweg-N250 vanwege de ombouw tot knierotonde.
- Weinig opstelcapaciteit voor de brug over C vanaf Ravelijnweg waardoor bij brugopening de rotonde verlegde Ravelijnweg-nieuwe weg en de rotonde verlegde Ravelijnweg-N250 vol kunnen lopen en zo het verkeer blokkeren.
- Tracé ligt binnen plofzone munitiedepot.
- Ruimtelijke inpassing nieuwe weg langs Gibraltarweg moeilijk (verleggen Gibraltarweg, fietspad en parallelweg, dijklichaam met waterkerende functie handhaven, maatregelen externe veiligheid en beveiliging Marineterrein en aanwezigheid van bunkers en gebouwen).
- Extra brug ten noorden van sluiscolk is technisch moeilijk en duur.
- Aantasting provinciaal opslagterrein tussen schutsluis en gemaal.

Schetsontwerp rode route, uitwerking variant 1



Rode route, uitwerking variant 2

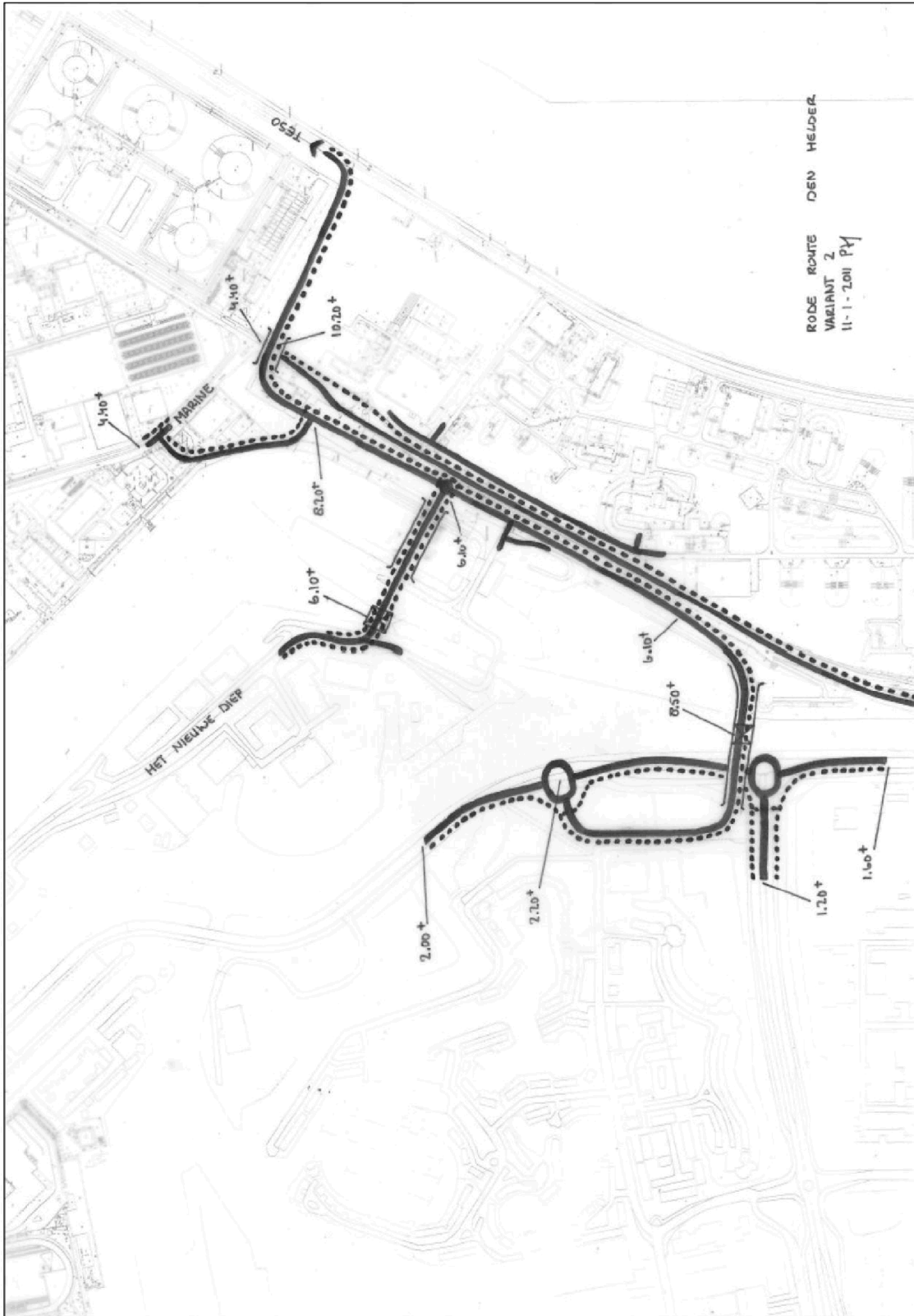
Voordelen

- Vrij goede verkeersafwikkeling wegverkeer van/naar TESO en Marine omdat dit verkeer maar over 1 brug over C hoeft en deze brug hoeft maar weinig open te gaan vanwege de grote doorvaarthoogte.

Nadelen

- Schippers vanaf C en vanaf de schutsluis kunnen elkaar slecht zien door de brug over C. Hierdoor kunnen mogelijk aanvaringen ontstaan ter hoogte van deze brug.
- Inpassing nieuwe brug technisch moeilijker en duurder dan de uitwerking in de eerste variant vanwege scheve ligging, grotere lengte en gedeeltelijke ligging oostelijk landhoofd in water.
- Tracé ligt binnen plofzone munitiedepot.
- Ruimtelijke inpassing nieuwe weg langs Gibraltarweg moeilijk (verleggen Gibraltarweg, fietspad en parallelweg, dijklichaam met waterkerende functie handhaven, maatregelen externe veiligheid en beveiliging Marineterrein en aanwezigheid bunkers en gebouwen).
- Extra brug ten noorden van sluiskolk is technisch moeilijk en duur.
- Aantasting provinciaal opslagterrein tussen schutsluis en gemaal.

Schetsontwerp rode route, uitwerking variant 2



To: 5.1.2e 5.1.2e [5.1.2e @noord-holland.nl]
From: 5.1.2e
Sent: Wed 1/29/2025 11:02:02 AM
Subject: MKI tender brug- Ravelijnbrug
Received: Wed 1/29/2025 11:02:12 AM
[Protocol berekenen en aantonen MKI.pdf](#)

Hoi 5.1.2e ,

In Amsterdam hebben we een pilot gedaan bij een tender voor een brug om op basis van MKI uit te vragen/selecteren, zie bijlage

Dit zal een van de selectiecriteria zijn naast ontwerp en kosten.

Wellicht interessant voor de Ravelijnbrug. Dit nog even niet delen met andere mensen.

Groeten,

5.1.2e



Protocol berekenen en aantonen MKI

Op basis van het vergelijkbare protocol van Rijkswaterstaat

Versiebeheer

versie	datum	Meest relevante wijzigingen per versie
1.0	01-11-2024	Vrijwel identiek aan het 'Protocol berekenen en aantonen MKI-waarde' van Rijkswaterstaat, met enkele aanpassingen. De inhoudelijk relevante aanpassingen ten opzichte van het origineel zijn ter referentie in dit document gemarkeerd. De inhoud van Hoofdstuk 3 is verplaatst naar separaat document 'MKI Instructie v1.2'.

Informatie

5.1.2e 5.1.2e en 5.1.2e

E-mail

5.1.2e @amsterdam.nl | 5.1.2e @amsterdam.nl

Inhoud

1	Introductie en algemene eisen	4
1.1	Milieukosten en MKI-waarde	4
1.2	Bepalingsmethode Milieuprestatie Bouwwerken en ecoinvent	5
1.3	DuboCalc en gevalideerde rekeninstrumenten	5
1.4	Nationale Milieudatabase (NMD)	6
1.5	Objectenbibliotheek en eigen invoer LCA's	6
1.6	Hiërarchie	6
1.7	Meer informatie	7
2	Eisen bij het berekenen van de MKI	8
2.1	Algemene eisen MKI berekening	8
2.1.1	Scope voor het berekenen van de MKI-waarde	8
2.1.2	Opbouw MKI-berekening	8
2.2	Algemene eisen aan LCA data	9
2.3	Eisen aan Categorie 1 en 2 LCA data	9
2.4	As Built Toetsingsprotocol	10
3	Eisen t.a.v. specifieke materialen en processen	11
4	Eisen aan plannen en rapportages	12
4.1	Restscope	12
4.2	Eisen aan het plan van aanpak MKI	12
4.3	Eisen aan de voortgangsrapportages berekenen MKI-waarde	13
4.4	Eisen aan de eindrapportage berekenen MKI-waarde	14
	Bijlage A: Definities, termen en afkortingen	15
	Bijlage B: Rekenformat MKI-waarde	17

1 Introductie en algemene eisen

MKI (Milieukosten Indicator) kan worden toegepast als gunningscriterium of als contracteis in GWW-werken. Om tot uniforme spelregels in aanbestedingen te komen, staan in dit document alle generieke eisen en bepalingen opgenomen die gesteld worden aan de berekening, toetsing en monitoring van MKI in projecten van de gemeente Amsterdam.

In de contracteisen van het werk dat aanbesteed wordt, staan de projectspecifieke eisen voor de berekening van de MKI-waarde beschreven, waaronder de scope en levensduur van het werk waarvoor de MKI-waarde dient te worden berekend en de versies van de Bepalingsmethode en de Nationale Milieudatabase die van toepassing zijn. Eventuele uitzonderingen of afwijkingen van de bepalingen in dit protocol, kunnen ook in de projectspecifieke contracteisen worden benoemd.

Hoofdstuk 1 vervolgt met algemene uitleg en eisen over milieukosten en de MKI-waarde, de Bepalingsmethode, de Nationale Milieudatabase, DuboCalc en andere algemene onderdelen van het stelsel.

In hoofdstuk 2 staan de generieke eisen aan de MKI berekening en aan de Levenscyclusanalyses (hierna: LCA's).

In hoofdstuk 3 van dit document staan meerdere paragrafen met eisen opgenomen voor MKI-berekeningen voor verschillende typen materialen, producten en processen. In de overeenkomst staat aangegeven welke paragrafen uit hoofdstuk 3 van dit protocol van toepassing zijn op het contract waarvoor dit protocol van toepassing wordt verklaard.

In hoofdstuk 4 staan de eisen aan het plan van aanpak MKI, de voortgangsrapportages en de eindrapportage waarmee de MKI-waarde van het werk dient te worden aangetoond. Indien in dit document woorden met een hoofdletter zijn vermeld, dan wordt de definitie bedoeld zoals vermeld in Bijlage A. Verschillende afkortingen en technische begrippen zijn tevens opgenomen in Bijlage A.

1.1 Milieukosten en MKI-waarde

MKI is een indicator voor de milieukosten van het werk. Hoe lager de MKI-waarde, hoe minder het milieu belast wordt. In de 'Bepalingsmethode Milieuprestatie Bouwwerken'¹ (hierna: de Bepalingsmethode) staat beschreven hoe de LCA's uitgevoerd dienen te worden en welke schaduw prijzen gehanteerd dienen te worden om de milieu-impact-categorieën om te rekenen naar de MKI-waarde.

¹ Zie ook <https://milieudatabase.nl/milieuprestatie/bepalingsmethode/>

Deze MKI-waarde wordt eerst bepaald per eenheid van een materiaal, product en proces. Door vervolgens deze MKI-waarden te vermenigvuldigen met de hoeveelheden van de verschillende onderdelen van het werk, wordt de MKI-waarde per onderdeel berekend. De MKI-waarden van alle onderdelen opgeteld, geven de totale MKI-waarde voor het werk. Dit is vergelijkbaar met de kostenramingsmethodiek waarbij, per 5.1.2e eenheidsprijzen worden vermenigvuldigd met hoeveelheden om vervolgens de totale kosten van een werk te berekenen.

1.2 Bepalingsmethode Milieuprestatie Bouwwerken en ecoinvent

Voor het berekenen van een MKI-waarde gelden de eisen in de 'Bepalingsmethode Milieuprestatie Bouwwerken' van de Stichting Nationale Milieudatabase (hierna: Stichting NMD). De Bepalingsmethode is een toepassing van de internationale norm EN15804 voor de uitvoering van LCA's, uitgewerkt voor de Nederlandse context en beheerd door Stichting NMD. In het contract (meestal de Vraagspecificatie Proces) staat voorgeschreven welke versie van de Bepalingsmethode op het contract van toepassing is.

De internationale ecoinvent database vormt een belangrijke bron van achtergronddata voor de LCA-data in de NMD. Omdat soms twee versies van de ecoinvent database vigerend zijn voor nieuwe LCA-data in de NMD, wordt in de contracteisen ook vermeld welke versie van ecoinvent gebruikt dient te worden bij het opstellen van LCA's voor Categorie 1 data.

1.3 DuboCalc en gevalideerde rekeninstrumenten

Het berekenen van de MKI-waarde is mogelijk met het softwareprogramma DuboCalc. DuboCalc is eigendom van Rijkswaterstaat en wordt door Rijkswaterstaat ingezet als software-instrument wanneer de milieueffecten van verschillende materialen, producten en processen opgeteld dienen te worden en/of wanneer van de Nationale Milieudatabase (NMD) gebruik gemaakt wordt. DuboCalc is een gevalideerd rekeninstrument door de Stichting NMD. Als in de toekomst andere rekeninstrumenten ook door de Stichting NMD worden gevalideerd² voor toepassing in de GWW-sector, dan mogen die rekeninstrumenten ook gebruikt worden voor het onderbouwen van de MKI-waarde van een werk.

Het gebruik van de MKI-waarden uit de NMD Viewer is niet toegestaan als onderbouwing van de MKI-waarde van het werk, omdat dit geen gevalideerd rekeninstrument is en de data ook niet opgevraagd kunnen worden voor een specifieke datum zoals voorgeschreven in het contract. De MKI-waarden in de LCA achtergrondrapportages op de website van de Stichting NMD voldoen niet als onderbouwing, omdat de data in de rapporten achterhaald kan raken.

² Gevalideerde rekeninstrumenten door Stichting NMD worden op deze pagina gepubliceerd:
<https://milieudatabase.nl/milieuprestatie/rekeninstrumenten/>

Wanneer geen gebruik gemaakt wordt van data uit de Nationale Milieudatabase, maar alleen van eigen LCA-rapporten ter onderbouwing van de MKI-waarde, dan is gebruik van DuboCalc (of een ander gevalideerd rekeninstrument) niet nodig. In deze situatie kan ook een vereenvoudigde berekening in het format in Bijlage B gemaakt worden, waarbij de MKI-waarde per eenheid materiaal, product of proces (en/of voor het werk als geheel) onderbouwd wordt door middel van één of meerdere onafhankelijk getoetste LCA-rapporten. De opdrachtnemer dient dan wel goed op te letten dat de rekenregels voor de levensduur zoals deze in de contracteisen zijn gesteld, in acht worden genomen.

1.4 Nationale Milieudatabase (NMD)

Voor het berekenen van de MKI-waarde, kan gebruik gemaakt worden van data uit de NMD. De te hanteren datumversie van de NMD is voorgeschreven in de contracteisen. Deze datumversie dient ingevuld te worden in de gevalideerde rekeninstrumenten, zoals DuboCalc. De data in NMD actualiseert regelmatig. Voor het contract is de voorgeschreven datumversie van de NMD van toepassing gedurende de gehele contractduur.

Op de website milieudatabase.nl staan de LCA achtergrondrapportages, waarin de uitgangspunten voor Categorie 3 data voor de GWW staan beschreven.

1.5 Objectenbibliotheek en eigen invoer LCA's

In DuboCalc staan standaardobjecten opgenomen in de bibliotheek "Objectenbibliotheek". Deze elementen zijn bedoeld als richtinggevende bouwblokken voor het opstellen van een indicatieve MKI-berekening, bijvoorbeeld in de planstudiefase van een project. Deze objecten of 'elementen' mogen in hun originele vorm niet gebruikt worden als onderbouwing van de MKI-waarde voor het werk.

In DuboCalc is het mogelijk om zelf LCA's in te voeren. Dit is toegestaan voor projecten van Gemeente Amsterdam, met inachtneming van alle eisen aan Categorie 1 data zoals deze in dit document en de contracteisen zijn beschreven. Een ingevoerde LCA in DuboCalc is niet vanzelfsprekend een getoetste LCA conform de eisen in dit document.

1.6 Hiërarchie

In geval van tegenstrijdigheid tussen eisen of bepalingen geldt de volgende hiërarchie:

- a. Vraagspecificatie Proces³ of een ander contractdocument met proceseisen is leidend;
- b. **Daarna zijn de eisen en bepalingen in de 'MKI Instructie v1.2' leidend;**

³ De Vraagspecificatie Proces is onderdeel van veel contracten van Gemeente Amsterdam, maar in sommige contracten kunnen de proceseisen voor MKI-berekeningen in een document met een andere naam zijn opgenomen.

- c. Vervolgens zijn de eisen van dit Protocol leidend;
- d. Daarna zijn de bepalingen in Product Category Rules leidend, welke aangewezen zijn door de NMD als van toepassing in Nederland;
- e. Vervolgens gelden de Bepalingsmethode en andere documenten van de Stichting NMD, zoals de 'Rekenregels en richtlijnen voor rekeninstrumenten'. In geval van tegenstrijdigheid tussen genoemde rapporten, geldt de informatie uit het meest actuele rapport ten tijde van publicatie van de aanbesteding van deze opdracht.

1.7 Meer informatie

Op de volgende websites is meer informatie te vinden over bovengenoemde zaken:

- a. DuboCalc:
 - <https://www.dubocalc.nl/> (algemeen)
 - <https://www.dubocalc.nl/licenties/> (licenties)
 - <https://www.dubocalc.nl/help/> (startershandleiding)
 - <https://www.dubocalc.nl/hoe-dubocalc-toepassen/> (filmpjes en een handreiking over het gebruik van DuboCalc en MKI-waarde als gunningscriterium)
- b. Nationale Milieudatabase (NMD):
 - <https://milieudatabase.nl/> (algemeen)
 - <https://milieudatabase.nl/faq/begrippenlijst/> (begrippenlijst)
 - <https://milieudatabase.nl/milieuprestatie/rekeninstrumenten/> (gevalideerde rekeninstrumenten)
 - <https://milieudatabase.nl/database/nationalemilieudatabase/> (LCA achtergrondrapportages voor Categorie 3 data)
- c. Bepalingsmethode:
 - <https://milieudatabase.nl/milieuprestatie/bepalingsmethode/> (vigerende versie)
- d. Erkende LCA-deskundigen:
 - <https://milieudatabase.nl/nl/milieudata-lca/erkende-lca-deskundigen/>
- e. <https://www.amsterdam.nl/bestuur-organisatie/volg-beleid/duurzaamheid/>

Alle teksten op bovengenoemde webpagina's zijn informatief. De teksten in dit document en in de contractdocumenten zijn leidend.

Suggesties voor verbeteringen van dit protocol kunt u indienen via

5.1.2e [@amsterdam.nl.](mailto:amsterdam@amsterdam.nl)

2 Eisen bij het berekenen van de MKI

Dit hoofdstuk bevat de algemene eisen voor het berekenen van een MKI-waarde. **Tenzij in de overeenkomst anders aangegeven, gelden deze algemene eisen.**

2.1 Algemene eisen MKI berekening

2.1.1 Scope voor het berekenen van de MKI-waarde

- a. De scope voor het berekenen van de MKI-waarde dient te omvatten (uitgezonderd de materialen, producten en processen genoemd in lid d):
 - I. materialen en producten die tijdelijk of permanent het projectgebied binnenkomt;
 - II. materialen en producten die binnen het projectgebied hergebruikt wordt, nadat het is vrijgekomen;
 - III. materialen en producten die vrijkomen uit het projectgebied;
 - IV. alle processen die benodigd zijn voor de verrichting van de werkzaamheden.
- b. Voor materialen, producten en processen die vallen onder 2.1.1 a I, II en IV dient de MKI berekening gebaseerd te zijn op de gehele levenscyclus (LCA-fase A t/m D).
- c. De MKI-waarde van materialen en producten die vrij komen uit het projectgebied (2.1.1 a III) dient onderbouwd te worden op basis van LCA-fase C en D, **ongeacht of het vrijkomende materiaal of product binnen het projectgebied wordt hergebruikt of wordt afgevoerd.**
- d. De volgende tijdelijke materialen en producten zijn uitgezonderd van de MKI berekening: tijdelijke hekwerken, bouwketen, tenten, steigers, rijplaten, tijdelijke plakstroken voor de wegmarkering, afvalbakken en containers voor het verrichten van de werkzaamheden.

2.1.2 Opbouw MKI-berekening

- a. De opbouw van de MKI-berekening dient overeen te komen met de voor de opdracht gebruikte structuur, bijvoorbeeld de objectenboom, work breakdown structure (WBS), system breakdown structure (SBS) of objectenlijst, inclusief naamgeving uit de contractdocumenten, met uitzondering van het grondwerk.
- b. Het grondwerk dient als apart 'object' te worden opgenomen in de berekening naast de objectenboom.
- c. Als het contract geen WBS of objectstructuur voorschrijft, dan dient de opsteller van de berekening zelf een logische opbouw te kiezen in afstemming met de opdrachtgever.

2.2 Algemene eisen aan LCA data

- a. Bij het gebruik van Categorie 1, 2 en 3 data uit de NMD in de MKI-berekening dient de opdrachtnemer in het plan van aanpak MKI (zie 4.2) aantoonbaar te maken dat de uitgangspunten waarmee die LCA-data zijn opgesteld representatief zijn voor de werkzaamheden of op welke wijze schaling is toegepast.
- b. Indien Categorie 3 data (A1-A3+B+C+D) representatief zijn voor de toegepaste materialen en producten, dan vervalt de 30% opslag. A4 en A5 mogen project specifiek worden bepaald op basis van de Processendata in Categorie 3a (zonder 30% opslag).
- c. Het is niet toegestaan om Categorie 3 data toe te passen waarvoor alleen de LCA-fases A1-A3 zijn uitgewerkt. Dit zijn incomplete LCA's.
- d. Indien LCA-fase A4 en/of A5 ontbreken voor Categorie 1 data en Categorie 3 data dienen A4 en A5 project specifiek te worden bepaald op basis van de Processendata in Categorie 3a (zonder 30% opslag).
- e. Voor levenscyclusfasen van materialen en producten die plaats vinden na het beëindigen van de overeenkomst (zoals fase C en D voor de einde levensduur verwerking) moeten voor Categorie 1 en 2 data de forfaitaire waarden en processen uit paragraaf 2.6.3.7 van de Bepalingsmethode overgenomen worden, inclusief het verwerkingsscenario einde leven⁴.
- f. Voor verlies in de vorm van bouwafval op de bouwplaats (A5) gelden de forfaitaire waarden zoals beschreven in paragraaf 2.6.3.7 van de Bepalingsmethode. Afwijkingen van deze forfaitaire waarden voor verlies in de vorm van bouwafval dienen onderbouwd te worden in het plan van aanpak MKI.

2.3 Eisen aan Categorie 1 en 2 LCA data

Voor Categorie 1 en 2 data gelden de volgende eisen:

- a. Er dient gebruik gemaakt te worden van de versies van de Bepalingsmethode, de Nationale Milieudatabase, de ecoinvent-database en eventueel een PCR zoals voorgeschreven in de overeenkomst.
- b. De Bepalingsmethode beschrijft rekenregels voor onvoorzien hergebruik op basis van een generieke factor voor hergebruik (H), toegepast op LCA-fases A1-A3, C3, C4 en D. Deze rekenregel mag niet toegepast worden om de MKI van hergebruikte materialen of producten te bepalen.
- c. Conform de Bepalingsmethode dient de MKI voor alle LCA-fases (A-D) integraal te zijn bepaald en gedocumenteerd volgens de eisen voor LCA-rapportages in paragraaf 2.8 van de Bepalingsmethode. Toelichting: een EPD (environment product declaration) is slechts een samenvattende verklaring welke (nog) niet (volledig) aan deze eis voldoet. Om die reden zijn item EPD's geen vervanging van de vereiste LCA-rapportage.
- d. De opdrachtnemer dient aan te tonen dat de LCA getoetst is conform het NMD toetsingsprotocol en akkoord bevonden is door een Erkende LCA-deskundige die op het moment van toetsen voorkomt op de 'Lijst van LCA-deskundigen' welke door de Stichting

⁴ De forfaitaire waarden en processen uit paragraaf 2.6.3.7 van de Bepalingsmethode zijn toegepast in Categorie 3 data.

- NMD als toetser erkend zijn voor het toetsen van Categorie 1 en 2 data ten behoeve van opname in de Nationale Milieudatabase.
- e. De getoetste LCA-rapportages dienen aan de opdrachtgever verstrekt te worden voordat het betreffende in het werk is aangebracht; **of, wanneer het een LCA-rapport voor een (inzet van schepen) betreft, voordat de aanvang van het is gestart.**
 - f. Bij het aanleveren van Categorie 1 data gaat de opdrachtnemer ermee akkoord dat de opdrachtgever de data geanonimiseerd publiekelijk kan gebruiken.
 - g. Bij het aanleveren van getoetste Categorie 1 data gaat de opdrachtnemer ermee akkoord dat de opdrachtgever deze Categorie 1 data nogmaals kan laten toetsen door een derde partij.
 - h. Alle bovenstaande eisen gelden ook voor de LCA's die onderliggend zijn aan de aangeleverde LCA.

2.4 As Built Toetsingsprotocol

Voor het toepassen van het As Built Toetsingsprotocol gelden de volgende bepalingen:

- a. Indien het As Built Toetsingsprotocol toegepast dient te worden, dan geldt hiervoor het document zoals gepubliceerd op de website van de NMD⁵.
- b. Op het moment van opstellen van dit protocol zijn de procedures voor het benoemen van 'technisch deskundigen', zoals deze beschreven worden in het As Built Toetsingsprotocol, nog niet bekend. Tot deze procedures zijn vastgesteld, dient de opdrachtnemer de keuze voor de 'technisch deskundige' ter acceptatie voor te leggen aan de opdrachtgever.
- c. Voordat de materialen, producten en processen waarop het As Built Toetsingsprotocol van toepassing is aangebracht worden in het werk, dient aan de opdrachtgever en de Inspecteur de checklist, zoals beschreven in stap 1 van het As Built Toetsingsprotocol, te worden aangeleverd.
- d. De rapportage van de Inspecteur dient uiterlijk 4 maanden na het aanbrengen van het materiaal of product in het werk of het uitvoeren van het proces aan de opdrachtgever te worden verstrekt.
- e. Wanneer het uitvoeren van de As Built toets leidt tot een aangepaste LCA-rapportage, dan dient deze aangepaste LCA-rapportage uiterlijk 4 maanden na het aanbrengen van het materiaal of product in het werk of het uitvoeren van het proces aan de opdrachtgever te worden verstrekt.

⁵ As Built Toetsingsprotocol. Ten behoeve van milieudata van bouwproducten. Versie 1.0. 2021 (link)

3 Eisen t.a.v. specifieke materialen en processen

Voor eisen en bepalingen met betrekking tot specifieke materialen en processen wordt verwezen naar 'MKI Instructie v1.2' van de gemeente Amsterdam.

4 Eisen aan plannen en rapportages

De opdrachtnemer dient na opdrachtverlening aan te tonen dat de aangeboden MKI-waarde voor het werk op een beheerste wijze wordt gerealiseerd. Hiermee sluit MKI aan bij de standaard wijze van kwaliteitsmanagement, inclusief een plan van aanpak MKI (onderdeel van het projectmanagementplan, dat ter acceptatie wordt voorgelegd), voortgangsrapportages en een opleverdossier. Dit vormt de basis voor interactie over het onderwerp en de risicobeheersing omtrent MKI.

In de contracteisen is bepaald wanneer en hoe vaak de documenten aangeleverd dienen te worden. In dit hoofdstuk staat aanvullend beschreven aan welke eisen de documenten dienen te voldoen.

De opdrachtgever kan bij het toetsen van het plan van aanpak MKI, de voortgangsrapportages en de eindrapportage aanvullend bewijsmateriaal opvragen voor aantoning van de gerapporteerde MKI-waarden.

4.1 Restscope

Om administratieve last gedurende de uitvoering van het project te reduceren, kan de opdrachtnemer een voorstel doen om gebruik te maken van restscope in de voortgangsrapportages. Dit houdt in dat een gedeelte van de scope van de MKI-waarde, op alternatieve wijze wordt gemonitord. Denk hierbij bijvoorbeeld aan financiële onderbouwing. Ten minste 95% van de totale MKI-waarde dient gedurende de voortgang nauwkeurig onderbouwd te worden. De restscope omvat kleine posten zonder duurzame maatregelen ^{5.1.2e} 5% van de scope, o.b.v. Categorie 3 data). De wijze van monitoren dient middels het plan van aanpak MKI vastgesteld te worden. Zowel de initiële berekening in het plan van aanpak MKI, als het opleverdossier (inclusief opleverdossiers van deelprojecten) dienen wel een nauwkeurige onderbouwing van de volledige scope te omvatten.

4.2 Eisen aan het plan van aanpak MKI

Het plan van aanpak MKI dient ten minste de volgende onderdelen te bevatten:

- a. Een overzicht van de contracteisen t.a.v. de berekening van de MKI-waarde;
- b. Een onderbouwing van de aangeboden MKI-waarde volgens het format zoals opgenomen in Bijlage B, in bewerkbaar bestand (bijvoorbeeld Excel) en incl. bronvermelding;

- c. Een onderbouwing van de representativiteit **en/of schaling** van de LCA per LCA-fase voor alle toegepaste materialen, producten en processen (ongeacht of het Categorie 1, 2 of 3 data betreft);
- d. Een overzicht van duurzaamheidsmaatregelen die leiden tot de MKI-waarde;
- e. Een overzicht van de vijf grootste risico's voor het behalen van de MKI-waarde, inclusief bijbehorende beheersmaatregelen;
- f. De wijze waarop gedurende de looptijd van het contract en voor de As Built situatie aantoonbaar wordt gemaakt welke MKI-waarde wordt behaald en hoe deze zich verhoudt tot de aangeboden MKI-waarde, incl. hoeveelheden, uitgangspunten in de data, uitvoeringswijze en bewijsstukken;
- g. Een overzicht van de LCA-adviseurs die de Categorie 1 data zullen opstellen en de Erkend LCA-deskundigen die de onafhankelijke toets zullen uitvoeren en een bijbehorende planning daarbij;
- h. De wijze waarop wordt omgegaan met contractwijzigingen, **zoals afwijkingen en VTW's**, in relatie tot de berekening van de MKI-waarde;
- i. Een tijdsgebonden aanpak **met betrekking tot** afstemming met de opdrachtgever, zoals interactie, het vastleggen van afspraken en (interne) audits.

4.3 Eisen aan de voortgangsrapportages berekenen MKI-waarde

De voortgangsrapportages dienen ten minste de volgende onderdelen te bevatten:

- a. Volgens het format zoals bijgevoegd in Bijlage B in bewerkbaar bestand (bijvoorbeeld Excel) en incl. bronvermelding een berekening van de:
 - I. Prognose van de te realiseren MKI-waarde op basis van de tot dan toe beschikbare ontwerp- en/of realisatie- en/of as-built-gegevens;
 - II. Tot dan toe gerealiseerde MKI-waarde;
 - III. Initieel berekende MKI-waarde vanuit het plan van aanpak MKI en voorgaande voortgangsrapportage;
- b. Voortgang (en afwijkingen) op de werkwijze zoals beschreven in het plan van aanpak MKI;
- c. Een overzicht van duurzame maatregelen in het werk en bijbehorende voortgang, inclusief eventuele verbetermaatregelen indien uit de prognose blijkt dat de aangeboden MKI-waarde mogelijk niet wordt behaald;
- d. Voortgang in de grootste risico's voor het behalen van de MKI-waarde en bijbehorende beheersingsmaatregelen;
- e. Onderbouwing van de MKI-waarde van Categorie 1 data door middel van LCA-rapporten, toetsrapporten, Excel-bestanden en bewijsmateriaal dat de informatie in de LCA-rapporten overeenkomt met de werkelijke uitvoeringswijze;
- f. Onderbouwing van de gekozen alternatieve productkaarten uit de NMD bij het berekenen van de MKI-waarde voor materialen, producten en processen die ontbreken in de NMD, **zoals eerder benoemd als schaling**;
- g. Een overzicht van voorgestelde en overeengekomen wijzigingen voor de scope van berekening van de MKI-waarde en hun implicaties voor de te behalen MKI-waarde, opgenomen in de rapportage en als losse regel in het format zoals bijgevoegd in Bijlage B;

4.4 Eisen aan de eindrapportage berekenen MKI-waarde

De eindrapportage dient ten minste de volgende onderdelen te bevatten:

- a. De onderbouwde berekening van de volledige gerealiseerde MKI-waarde, opgesteld op basis van de as built gegevens, of het uitvoeringsontwerp i.c.m. het afwijkingenregister, volgens het format zoals opgenomen in Bijlage B, in bewerkbaar bestand (bijvoorbeeld Excel) en incl. bronvermelding;
- b. Een overzicht van de eerder gerapporteerde MKI-waarden in het plan van aanpak MKI en de voortgangsrapportages, inclusief de significante trends, afwijkingen en ontwikkelingen;
- c. Onderbouwing van de MKI-waarde van Categorie 1 data door middel van LCA-rapporten en toetsrapporten van de Erkende LCA-deskundigen en bewijsmateriaal dat de informatie in de LCA-rapporten overeenkomt met de werkelijke uitvoeringswijze;
- d. Analyse van de verschillen tussen de Categorie 1 data en de referentiedata (exclusief 30% opslag voor Categorie 3 data) per LCA fase data. Voor de levenscyclus fases waar de MKI van de Categorie 1 data niet overeenkomt met de referentiedata dient verklaard te worden waarom afwijking noodzakelijk is voor de representativiteit van de data.
- e. Een overzicht van voorgestelde en overeengekomen wijzigingen voor de scope van de berekening van de MKI-waarde en hun implicaties voor de behaalde MKI-waarde;
- f. Afwijkingen op de werkwijze zoals beschreven in het plan van aanpak MKI;
- g. Bij het gebruik van data uit de NMD via DuboCalc: via de knop 'Rapporteren' dient alle data die uit de NMD is gebruikt, getoond te worden door middel van de PDF rapportage van de berekening middels het 'Standaard Rapport' en de export in Excel middels de knop 'Totaal Overzicht';
- h. Bij het gebruik van data uit DuboCalc: het bestand met de DuboCalc berekening (in .pdc format);
- i. Een overzicht van getroffen duurzaamheidsmaatregelen in het werk;
- j. Indien energieverbruik tijdens de meerjarige onderhoudsperiode onderdeel is van de scope van de MKI-berekening, dan dient het jaarlijks verwachte gemiddelde energieverbruik onderbouwd te worden;
- k. Aanbevelingen aan de opdrachtgever voor toekomstige projecten.

Bijlage A: Definities, termen en afkortingen

Term of afkorting	Uitleg
As Built toets	Toets op basis van het As Built Toetsingsprotocol
As Built Toetsingsprotocol	Dit toetsingsprotocol is aanvullend op het NMD-Toetsingsprotocol en kan van toepassing worden verklaard in de contracteisen van het project.
Bepalingsmethode	Bedoeld wordt de 'Bepalingsmethode Milieuprestatie Bouwwerken' zoals beheerd door Stichting NMD.
Categorie 1 data	Dit zijn productspecifieke (merkgebonden) of projectspecifieke LCA's. Deze LCA's dienen opgesteld zijn conform de eisen voor Categorie 1 data in de Bepalingsmethode en hoofdstuk 2 en 3 van dit document.
Categorie 2 data	Dit zijn branchegemiddelde (merkongebonden) LCA-data van groepen fabrikanten en of/ toeleveranciers. Deze LCA's dienen opgesteld zijn conform de eisen voor Categorie 2 data in de Bepalingsmethode en de eisen in hoofdstuk 2 en 3 van dit document.
Categorie 3 data	Merkongebonden LCA-data van de NMD met een ophoogfactor van 30%. Deze data zijn opgesteld conform het protocol opstellen en peer reviewen cat3 data GWW en de achterliggende LCA rapportage is beschikbaar bij de NMD ten behoeve van het beoordelen van de representativiteit van de data conform de eisen in hoofdstuk 2 en 4.
Categorie 3a data	Merkongebonden LCA-data van de NMD voor externe energielevering en energiedragers zonder 30% ophoogfactor.
Erkende LCA-deskundige(n)	LCA-adviseur die door Stichting NMD is erkend als deskundige waarbij deze op het moment van toetsen van de LCA voorkomt op de 'Lijst van LCA-deskundigen die door de Stichting NMD als toetser erkend zijn voor het toetsen van Categorie 1 en 2 data ten behoeve van opname in de Nationale Milieudatabase', beheerd door Stichting NMD. De lijst van Erkende LCA-deskundigen is te downloaden op www.milieudatabase.nl
Grond	Grond bestaat uit alle gebonden en ongebonden grondachtige materialen, bijvoorbeeld, zonder limitatief te zijn: klei, veen, baggerspecie, Zand, grind, steenachtige materialen, IBC-materialen, grondvervangers, samenstellingen van deze materialen etc. Binnen de MKI-berekening wordt m.b.t. Grond onderscheid gemaakt tussen drie typen werkzaamheden: 1. Ingebrachte Grond: grond die vanuit een grondbank of rechtstreeks vanuit de bron (winningslocatie) of vanuit een ander werk het projectgebied wordt ingebracht, al dan niet via een tijdelijk depot. 2. Grond binnen het werk: grondverzet binnen het werk, waarbij vrijkomende Grond uit het projectgebied, al dan niet na ophoogfactor in een tijdelijk depot, weer wordt gebruikt binnen het projectgebied. 3. Vrijkomende Grond: Grond die vrijkomt uit het projectgebied, welke wordt afgevoerd naar een grondbank, een ander werk of een (andere) definitieve verwerkingslocatie (dus geen tijdelijk depot).

	In de data van de NMD heeft de term Grond (in tegenstelling tot Zand) betrekking op materiaal dat eerder toegepast is geweest onder/in een ander bouwwerk.
GWW	Grond-, Weg- en Waterbouw
Inspecteur	De inspecteur is een term afkomstig uit het As Built Toetsingsprotocol. In dat protocol wordt de rol en kenmerken van een inspecteur beschreven.
LCA	Levenscyclusanalyse (of: life cycle analysis): internationale methodiek ter kwantificering van milieukosten, gebaseerd op de EN15804.
LCA-fase	Levenscyclusfases zoals in de Bepalingsmethode staan beschreven. Dit zijn bijvoorbeeld fase A1 t/m A5 van een LCA.
Materieel	Alle voer-, vaar- en werktuigen die gebruik maken van energiedragers.
MKI-waarde	Milieukostenindicator-waarde: de eenheid van het resultaat van de berekening van de 11 milieu-impact-categorieën conform de Bepalingsmethode.
Module	Met Module wordt gerduid op de vier hoofdfases die in een LCA wordt onderscheiden. Een LCA is opgebouwd uit Module A t/m D. Elke Module bestaat uit meerdere LCA-fases, zoals A1 t/m A5. Meer hierover staat in de Bepalingsmethode.
Nationale Milieudatabase (NMD)	De Nationale Milieudatabase is de bron van de bibliotheek met LCA-informatie in DuboCalc en wordt beheerd door Stichting NMD.
PCR	Product Category Rules of Product Categorie Regels: dit zijn specifieke LCA-rekenregels voor een bepaald type materiaal, product of proces.
Processendata	Dit is data in de NMD die beschikbaar is voor het berekenen van de MKI-waarde voor de inzet van transportmiddelen en Materieel, voornamelijk ten behoeve van LCA-fase A4 en A5 van LCA's / MKI-berekeningen. Deze data is te vinden bij de hoofdstuknummers met vier getallen, zoals bijvoorbeeld hoofdstuk 1010, 1020, 2000 etc.
Zand	Zand heeft betrekking op materiaal van een winlocatie (in tegenstelling tot Grond).

Meer begrippen die spelen bij het gebruik van de Bepalingsmethode en de Nationale Milieudatabase, staan op de website <https://milieudatabase.nl/faq/begrippenlijst/>.

Bijlage B: Rekenformat MKI-waarde

Het document "Rekenformat MKI-waarde v1.1" (Gemeente Amsterdam) is separaat bijgevoegd in het contractdossier.

To: [redacted] 5.1.2e [redacted] 5.1.2e [redacted] 5.1.2e @noord-holland.nl]; [redacted] 5.1.2e [redacted] 5.1.2e [redacted] 5.1.2e @noord-holland.nl]
From: [redacted] 5.1.2e [redacted] 5.1.2e
Sent: Tue 8/6/2024 11:04:16 AM
Subject: Mobiliteitsonderzoek SWECO
Received: Tue 8/6/2024 11:08:43 AM
[Mobiliteitsonderzoek Maritiem Cluster Juli 2024.pdf](#)

Heren,

Bijgaande het mobiliteitsonderzoek van SWECO, formeel nog in concept. Maar op inhoud zal dat slechts op details/bewoordingen aangepast worden.

Dit mag worden gedeeld met onder andere Arcadis.

Met vriendelijke groet,

[redacted] 5 [redacted] 5.1.2e

[redacted] 5.1.2e [redacted] 5.1.2e



: +31 (0)6 [redacted] 5.1.2e

: [redacted] 5.1.2e @denhelder.nl

: Willemsoord 66, Den Helder

: Postbus 36, 1781 AS Den Helder

: <https://www.denhelder.nl>

: @Gem_DenHelder

: [gemeentedenhelder](#)

To: 5.1.2e [5.1.2e @mindef.nl]; 5.1.2e @mindef.nl[5.1.2e @mindef.nl];
5.1.2e @mindef.nl[5.1.2e @mindef.nl]; 5.1.2e 5.1.2e [5.1.2e @noord-holland.nl]
Cc: 5.1.2e [5.1.2e @noord-holland.nl]; 5.1.2e 5.1.2e @hhnk.nl]
From: 5.1.2e 5.1.2e
Sent: Tue 7/16/2024 1:45:58 PM
Subject: Moormanbrug, Ravelijnbrug en de Waterkering
Received: Tue 7/16/2024 1:46:04 PM

Beste Collega's,

Vanochtend hebben 5.1.2e en ondergetekende gesproken over de waterkeringen en de verbanden met de Moorman- en Ravelijnbrug.

Hierbij de belangrijkste punten uit het gesprek:

De Moorman raakt aan de primaire kering, de Ravelijn mogelijk aan de primaire kering én aan de regionale kering. De technische eisen vanuit waterveiligheid voor de bruggen zijn niet eenvoudig te geven en verschillen per locatie (bv eisen over 'overslag' van water over de dijk).

In principe moeten de bruggen ruimte bieden voor aanpassing van de waterveiligheidsoplossing. Er vindt elke 12 jaar een toetsing plaats (dijk APK).

Maar er zijn ook veel oplossingen denkbaar.

Conclusie: betrek technici van het HHNK zowel bij de variantenstudie als in het ontwerptraject.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e 5.1.2e
Provincie Noord-Holland

5.1.2e 5.1.2e

T (06) 5.1.2e

Houtplein 33 2012 DE Haarlem



NOTE VOOR EXTERNE BEZOEKER.

U kunt (op eigen kosten) gebruik maken van de parkeergarage Houtplein P2 onder het provinciekantoor.

Indien u gebruik maakt van een navigatiesysteem kunt u hiervoor het beste de volgende adresgegevens invoeren:

Wagenmakerslaan 1, 2012 DJ, Haarlem.

To: 5.1.2e 5.1.2e [5.1.2e @noord-holland.nl]
From: 5.1.2e
Sent: Mon 10/14/2024 3:42:16 PM
Received: Mon 10/14/2024 3:42:22 PM

a. **Herverdelen.** Ravelijnbrug met de weg via NDNW wordt de nieuwe provinciale weg en ontsluit haven, Marine en Texel. De bestaande N250 wordt overgedragen aan de gemeente en krijgt als hoofdfunctie om stadsverkeer af te wikkelen of anderszins een gemeentelijk karakter en functie.

Allebei naar provincie. De provincie houdt de huidige N250 in beheer en eigendom én neemt ook de route via NDNW in beheer en eigendom over van de gemeente en krijgt de Ravelijnbrug in beheer en eigendom.

Allebei naar gemeente. De provincie draagt de huidige N250 over aan de gemeente en de gemeente houdt ook de route NDNW in beheer en eigendom, inclusief het beheer van de Ravelijnbrug

Separate afspraak brug. Beide routes blijven bij de huidige wegbeheerder. Voor het beheer van de Ravelijnbrug wordt een separate afspraak gemaakt tussen gemeente en provincie.

5.1.2e 5.1.2e
5.1.2e - 5.1.2e
T 06 5.1.2e

Houtplein 33 2012 DE Haarlem

www.noord-holland.nl

5.1.2e @noord-holland.nl



To: [redacted] 5.1.2e [redacted] 5.1.2e [redacted] 5.1.2e @noord-holland.nl]; [redacted] 5.1.2e [redacted] 5.1.2e [redacted] 5.1.2e @noord-holland.nl]
From: [redacted] 5.1.2e @mindef.nl
Sent: Mon 8/5/2024 12:31:36 PM
Subject: namen en rugnummers: deelproject Ravelijnbrug
Received: Mon 8/5/2024 12:35:48 PM
[Overzicht NDNW en bruggen rollen en namen v.1.pptx](#)

Hoi [redacted] 5.1.2e [redacted] 5.1.2e ,

In bijlage een eerste opzet van benodigde invulling van de drie deelprojecten NDNW, Ravelijn en MM-brug.

Aan jullie de volgende vraag:

1. Check tav de twee linkerkolommen: staan de juist disciplines vermeld als capaciteit/expertise tbv een ordentelijke en complete planuitwerking?
2. Check en aanvulling tav de kolom Ravelijnbrug: hebben jullie op voorhand namen / 'kandidaten'?
3. Rechterkolom: daarin geef ik aan wat 'Samen moet' (en wat we via een overkoepelend werkverband moeten zien te organiseren).

Helder zo?

Zo niet, bellen svp.

Met vriendelijke groet,

[redacted] 5.1.2e [redacted] 5.1.2e [redacted] 5.1.2e

[redacted] 5.1.2e

.....
Mobiel: 06 [redacted] 5.1.2e

E-mail: [redacted] 5.1.2e @mindef.nl

MSTEAMS: [redacted] 5.1.2e @mindefnl.onmicrosoft.com



Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

Overzicht NDNW / Ravelijn / Moormanbrug: rollen, taken, namen (versie: 5 aug 24)

Rol	Taken	Herinrichting NDNW	Ravelijnbrug	Moormanbrug	Samen (S) / Afstemming (A)?
Projectleider	Coördinatie, planning, aansturing en verantwoording voortgang	5.1.2e	5.1.2e	5.1.2e	A
Planregisseur	Regie op onderzoeken en planologische & vergunningsprocedures, participatietraject	5.1.2e	?	RVB(?) 5.1.2e (CZSK)?	S: via werkverband RO & Vergunningen
Adv. Civiele Techniek	Technische uitwerking, specificaties	5.1 5.1.2e	Extern (coörd: 5.1.2e 5.1.2e)	RVB(?)	A
Stedebouwkundige	Ruimtelijke ontwerp(en), uitwerking beeldkwaliteit		5.1.2e	RVB(?)	S: via werkverband RO & Vergunningen
Adv. Verkeer	Begeleiden verkeersonderzoeken en procedures	5.1.2e 5.1.2e 5.1.2e (?)	5.1.2e (?)	RVB(?)	S: via werkverband RO & Vergunningen
Adv. Milieu	Begeleiden milieuonderzoeken en procedures	?	?	RVB(?) 5.1.2e (CZSK)?	S: via werkverband RO & Vergunningen
Adv. Geluid	Begeleiden geluidsonderzoeken en procedures	?	?	RVB(?)	S: via werkverband RO & Vergunningen
RO-jurist	Advies en begeleiding juridische procedures	?	?	RVB(?)	S: via werkverband RO & Vergunningen
Adv. Nautische aspecten	Advies mbt vaarweg	5.1.2e (?)	?	?	A
Omgevingsmgt	Coördinatie / advies omgevingsplan, participatie	5.1.2e	(?)	RVB(?)	S: via Def / 5.1.2e
Planeconoom/ Kostendeskundige	Berekenen fin-econ. kant van de plannen	?	?	RVB(?)	A
Financiering / subsidies	Coördineren input investeringsaanvragen / agenda		5.1.2e 5.1.2e 5.1.2e	5.1.2e	S: apart werkverband Fin & Subsidies

To: [redacted] 5.1.2e [redacted] 5.1.2e @noord-holland.nl; [redacted] 5.1.2e [redacted] 5.1.2e [redacted] 5.1.2e @noord-holland.nl]
From: [redacted] 5.1.2e
Sent: Wed 9/25/2024 10:05:40 AM
Subject: Nieuwe Excel
Received: Wed 9/25/2024 10:05:46 AM
[Voorbeeld DH.xlsx](#)

Hoi,

Bijgevoegd de Excel met daarin alle samengevoegde info.

Het valt mij op dat er heel diverse doelgroepen worden genoemd maar wellicht in de essentie hetzelfde zijn. Dus daar kunnen jullie al een vast format voor bedenken zodat het beter vergelijkbaar is.

Met vriendelijke groeten,

[redacted] 5.1.2e

[redacted] 5.1.2e

(Sector Onderzoek & informatie, Directie Beleid)

T ([redacted] 5.1.2e)
M 06 [redacted] 5.1.2e
Houtplein 33 2012 DE Haarlem
www.noord-holland.nl

Klik hier voor een overzicht van onze kaarten en dashboards:

<https://geoapps.noord-holland.nl/kaarten>



Please consider the environment - do you really need to print this email?

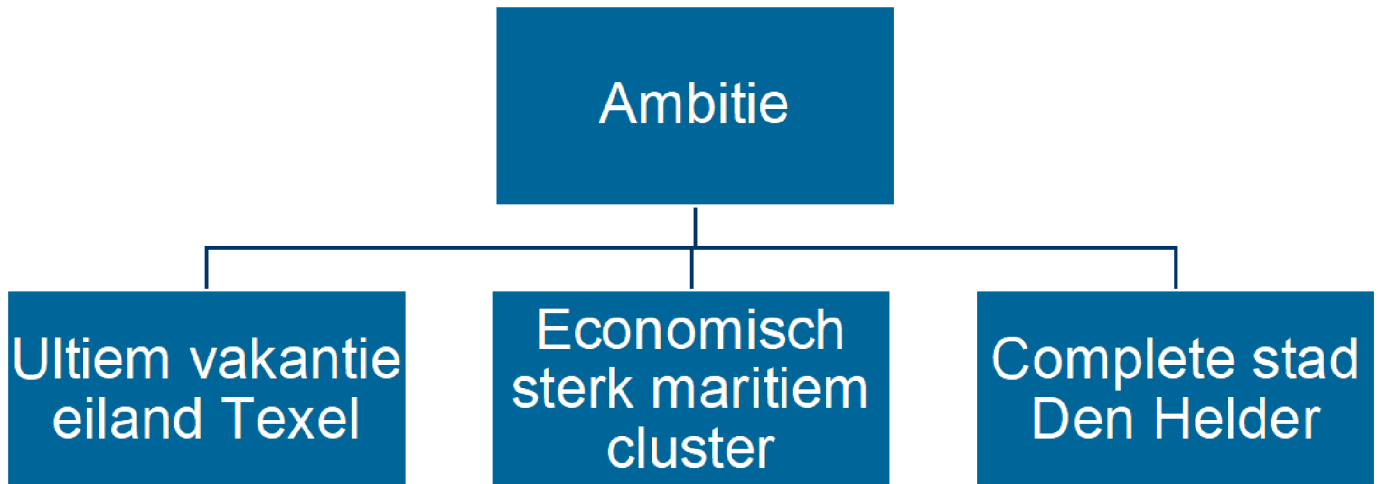


Provincie
Noord-Holland

Uitien vakantie eiland Texel

Knelpunten	Ingevuld door	Doelgroep
1. Toegankelijkheid stad De	5.1.2 5.1.2e	Bewoner Den Helder
1. Toegankelijkheid stad De	5.1.2e	bewoner auto
1. Toegankelijkheid stad De	5.1.2e	werknemer DH
1. Toegankelijkheid stad De	5.1.2e	toerist auto
1. Toegankelijkheid stad De	5.1.2e	fietsers
1. Toegankelijkheid stad De	5.1.2e	fietsers
1. Toegankelijkheid stad De	5.1.2e	fietsers
1. Toegankelijkheid stad De	5.1.2e	autoverkeer
1. Toegankelijkheid stad De	5.1.2e	Inwoners Den Helder
1. Toegankelijkheid stad De	5.1.2e	Inwoners Den Helder
1. Toegankelijkheid stad De	5.1.2e	Bewoner Den Helder
2. Verkeer haven	5.1.2e	vrachtverkeer
2. Verkeer haven	5.1.2e	auto en vrachtverkeer
2. Verkeer haven	5.1.2e	auto en vrachtverkeer
2. Verkeer haven	5.1.2e	fietsers & Voetgangers
2. Verkeer haven	5.1.2e	fietsers & Voetgangers
2. Verkeer haven	5.1.2e	autoverkeer werknemers
2. Verkeer haven	5.1.2e	Gebruikers veerhaven
2. Verkeer haven	5.1.2e	Gebruikers veerhaven
2. Verkeer haven	5.1.2e	Gebruikers veerhaven
2. Verkeer haven	5.1.2e	Gebruikers veerhaven
2. Verkeer haven	5.1.2e	Vrachtverkeer haven (inc. bijzo
2. Verkeer haven	5.1.2e	Vrachtverkeer haven (inc. bijzonder transport en gevaarlijke st
2. Verkeer haven	5.1.2e	Personeel bedrijven havengebied
2. Verkeer haven	5.1.2e	Personeel bedrijven havengebied
2. Verkeer haven	5.1.2e	Personeel bedrijven havengebied
2. Verkeer haven	5.1.2e	Personeel Noordzee 1/enkele d

2. Verkeer haven	5.1.2e	Personeel Noordzee 1/enkele da	
2. Verkeer haven	5.1.2e	Personeel Noordzee 1/enkele dagen	
2. Verkeer haven	5.1.2e	Personeel Noordzee >1week op	
2. Verkeer haven	5.1.2e	Personeel Noordzee >1week op	
2. Verkeer haven	5.1.2e	Personeel Noordzee >1week op	
3. Verkeer Marine	5.1.2e	5.1.2e	Marineofficier in opleiding
3. Verkeer Marine	5	5.1.2e	personeel
3. Verkeer Marine	5	5.1.2e	personeel
3. Verkeer Marine	5.1.2e		Parkeerders
3. Verkeer Marine	5.1.2e		Marineofficier in opleiding
4. Verkeer Texel	5.1.2e	5.1.2e	Dagje fietsen 55+
4. Verkeer Texel	5	5.1.2e	forensen
4. Verkeer Texel	5	5.1.2e	vrachtverkeer
4. Verkeer Texel	5	5.1.2e	toerist auto
4. Verkeer Texel	5	5.1.2e	toerist auto
4. Verkeer Texel	5	5.1.2e	toerist/fietsers
4. Verkeer Texel	5	5.1.2e	toerist/fietsers
4. Verkeer Texel	5	5.1.2e	toerist/fietsers
4. Verkeer Texel	5.1.2e		Woon -werkverkeer inwoners Tx
4. Verkeer Texel	5.1.2e		Recreatieve bezoekers Tx
4. Verkeer Texel	5.1.2e		Recreatieve bezoekers Tx
4. Verkeer Texel	5.1.2e		Dagje fietsen 55+



Maatregel	In voorbereiding (j/r)	Type maatregel
1. Texelverkeer uit de stad		
blauwe zone/ betaald parkeren		
extra snelle trein in spits met stilte coupe		
blauwe zone/ betaald parkeren		
meer ruimte voor fietsen in de trein		
meer huurfietsen op station DH		
betere & bredere fietsroutes		
N250 afwaarderen tot stadweg 30-50 km		
1. Verbeteren doorstroming voertuigen		
2. Op langere termijn afgaand Texel verkeer mogelijk gedeeltelijk (vrachtverkeer)		
1. Texelverkeer uit de stad		
opslag Kooypunt		
NDNW opwaarderen tot N250		
van Kinsbergenbrug afwaarderen tot LV brug		
fietspaden NDNW		
brug voor langzaamverkeer Ankerpark		
parkeren in parkeergarages		
1. Verbeteren doorstroming fietsers		
2. Borgen continuïteit		
3. Verbeteren ruimtegebruik		
4. Verbeteren ontsluiting verkeer		
Havengebied en kadeterreinen 24/7 goed bereikbaar voor vrachtverkeer (zon offen)		
1. Opstopping Marineterrein opheffen		
2. Veilig fietsverbinding		
3. Parkeergelegenheid		
1. Parkeervoorziening havengebied beveiligd (betaald)		

2. Douanehandeling lokaal (>12mijl)		
1. Parkeervoorziening beveiligd (Koypunt) en transfer naar haven		
2. Douanehandeling lokaal (>12mijl)		
3. OV NS-haven		
Comfortabele veilige fietsroutes en parkeren op afstand verblijfslocatie/ legerin		
autoparkeren in hub inclusief fietsenstalling		
fietspaden langs NDNW		
1. Gezamenlijk mogelijkheden voor parkeervoorzieningen creëren		
Comfortabele veilige fietsroutes en parkeren op afstand verblijfslocatie/ legerin		
Parkeren Koypunt +TESO ticket		
parkeren in hub		
via NDNW		
parkeren in DH/ parkeerhub		
duurdere tickets		
aantrekkelijker aanrijterrein fiets		
breder brug voor opstappen teso		
beter fietsroutes naar de teso		
1. Verbeteren doorstroming voertuigen		
2. Verbeteren doorstroming fietsers		
3. Borgen continuïteit		
Parkeren Koypunt +TESO ticket		

Complete stad Den Helder

Doel maatregel (SMART)	Indicatoren om maatregel te meten
1. leefbaarheid/gezondheid	1a. geluid / intensiteiten
minder autoverkeer-30% minder	
meer werknemers met ov	verkeersintensiteiten meten van fiets en auto
minder autoverkeer- 30% minder	verkeersintensiteiten meten van fiets en auto
meer fietsers 200% meer	
	1c.
geen verkeer van Teso door de stad, complete stad	
1. Opstelterrein 1000 PAE	1a. Afname vaststaand verkeer in Den Helder
2. Verbinding veerhaven DH met Het Nieuw Diep	1b. Minder drukke momenten Weststraat - Binnenhaven
1. leefbaarheid/gezondheid	1a. geluid / intensiteiten
minder vrachtverkeer	
complete stad, leefbaarheid en aantrekkelijkheid DH	
complete stad, leefbaarheid en aantrekkelijkheid DH	
minder autoverkeer	
betere verbinding met de stad	
minder ruimtegebruik, meer ruimte voor sterke have	
1. Opstelterrein 600 fietsers	1 Doorstroming fietsers, zowel Tx en DH.
2. Vervanging veerhaven uiterlijk 2030	2
3. Vervanging veerhaven uiterlijk 2030	
4. Op langere termijn Het Nieuwe Diep verbreden + Ravelijnbrug	
1. Operatie bedrijfsleven	1. Doorstroming meten (tellen)
2. Energieleveringszekerheid	2. Gebruik gegevens 2014 (topdrukke haven)
1. Verbetering toegangscontrole Marineterrein	1. Telling / waarneming ochtendspits
2. Stimuleren fietsgebruik door aanleg vloer	2. Enquete bedrijfsleven / telling fietsgebruik
1. Faciliteren (storings)monteurs O&M die	Bezetting parkeergelegenheid monito

2. Extra bewegingen van- en naar politieb	Bezoeken douane tellen	
	Interview scheepsagentschappen	
1. Faciliteren O&M personeel SOV (meest	Bezetting parkeergelegenheid monito	
2. Extra bewegingen van- en naar politieb	Bezoeken douane tellen	
3. Personeel vanaf Schiphol met OV ipv ta	Interview scheepsagentschappen	
Stimuleren fietsgebruik, afname autoritten,	Lage parkeernorm, minder lokale ritte	
minder autoverkeer door de week, 80% mir	meten op de weg	
minder autoverkeer 80% minder en meer fi	meten op de weg	
1. Parkeervoorziening tbv forensen en lege	1. afname parkeerdruk	
Stimuleren fietsgebruik, afname autoritten,	Lage parkeernorm, minder lokale ritte	
Minder verkeer door Den Helder, Fietsers d	Gebruik parkleer/TESO ticket Kooy	
minder auto's op de boot en Texel - 50% min	minder	
geen vrachtverkeer door de stad		
minder auto's op de boot en Texel 50% min	aantal fietsers	
minder auto's op de boot en Texel 50% min	aantal auto's meten op de boot	
meer fietsverkeer		
	verkeersintensiteit meten van fiets en auto	
1. Opstel terrein veerhaven Tx 760 PAE	1 Afname vaststaand verkeer buiten T	TESO-terrein
2. Opstel terrein veerhaven Tx 600 fietsers		
3. Vervanging veerhaven Tx uiterlijk 2030		
Minder verkeer door Den Helder, Fietsers d	Gebruik parkleer/TESO ticket Kooy	

Databron	Bron beschikbaar	Impact	Inspanning
Metingen of berekeningen,	Actieplan geluid/ ja.	hoog	hoog
		hoog	laag
		hoog	hoog
	Bijkomend effect: combinatie met V	hoog	hoog
Metingen of berekeningen,	Actieplan geluid/ ja	hoog	hoog
		hoog	hoog
		hoog	hoog
		hoog	hoog
		hoog	hoog
1. Vervoersbewegingen be	ja		
Onderzoek RHDHV verwachtingen			
Onderzoek RHDHV CTV verwachtingen			

Onderzoek RHDHV SOV verwachtingen			
Parkeerplaatsen en gebruik	deels	hoog	matig
		hoog	hoog
Parkeerplaatsen en gebruik	deels	hoog	matig
ntb	nee	laag	hoog
		hoog	hoog
		hoog	hoog
		hoog	hoog
ntb	nee	laag	hoog

To: 5.1.2e [5.1.2e [5.1.2e @noord-holland.nl]; 5 5.1.2e [5.1.2e @noord-holland.nl]; 5.1.2e
5.1.2e [5.1.2e @noord-holland.nl]; 5.1.2e [5.1.2e @noord-holland.nl]
Cc: 5.1.2e [5.1.2e @noord-holland.nl]; 5.1.2e [5.1.2e @noord-holland.nl]
From: 5.1.2e
Sent: Wed 6/14/2023 2:57:03 PM
Subject: nieuwe versie bouwstenen en 3 opties voor de weg noordelijk deel.
Received: Wed 6/14/2023 2:57:11 PM
[NWNP-weg 12 m breed-oost-4 weg2.5.pdf](#)
[NWNP-weg 12 m breed-oost-5 weg-2.5pdf.pdf](#)
[NWNP-weg 12 m breed-oost-6weg2.5.pdf](#)
[20230614 bouwstenen.pdf](#)

Hoi Allemaal,

Hieronder een paar plaatjes waar 5.1.2e mee bezig is. Hij maakt hier nog handschetsen van.

Ik heb 3 opties voor de weg getekend in het noordelijk deel. Werk ik nog verder uit.

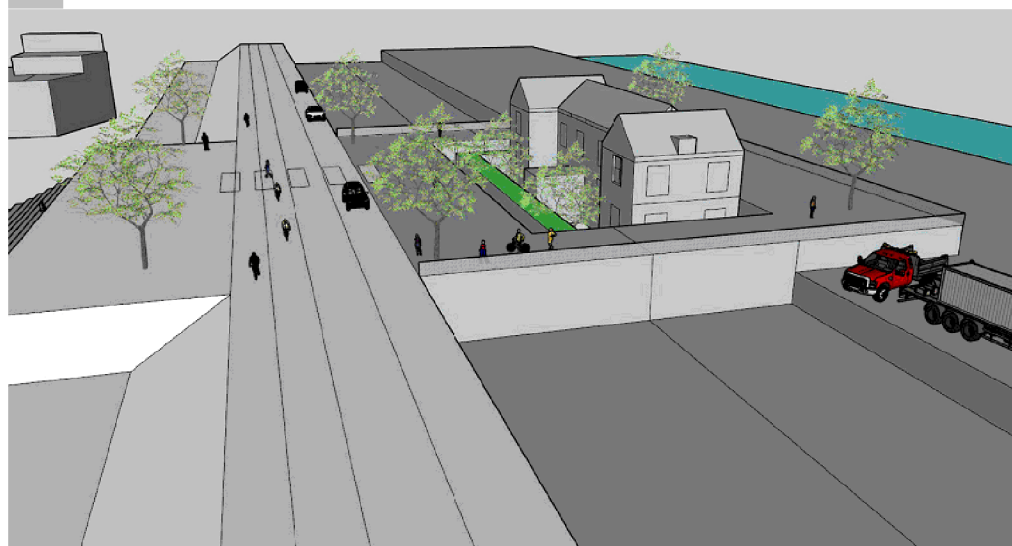
Na het gesprek met HNNK wil ik het boekje met de modellen voor de weg met 5.1.2e bespreken en daarna ook met Rijksvastgoed bedrijf/ KM.

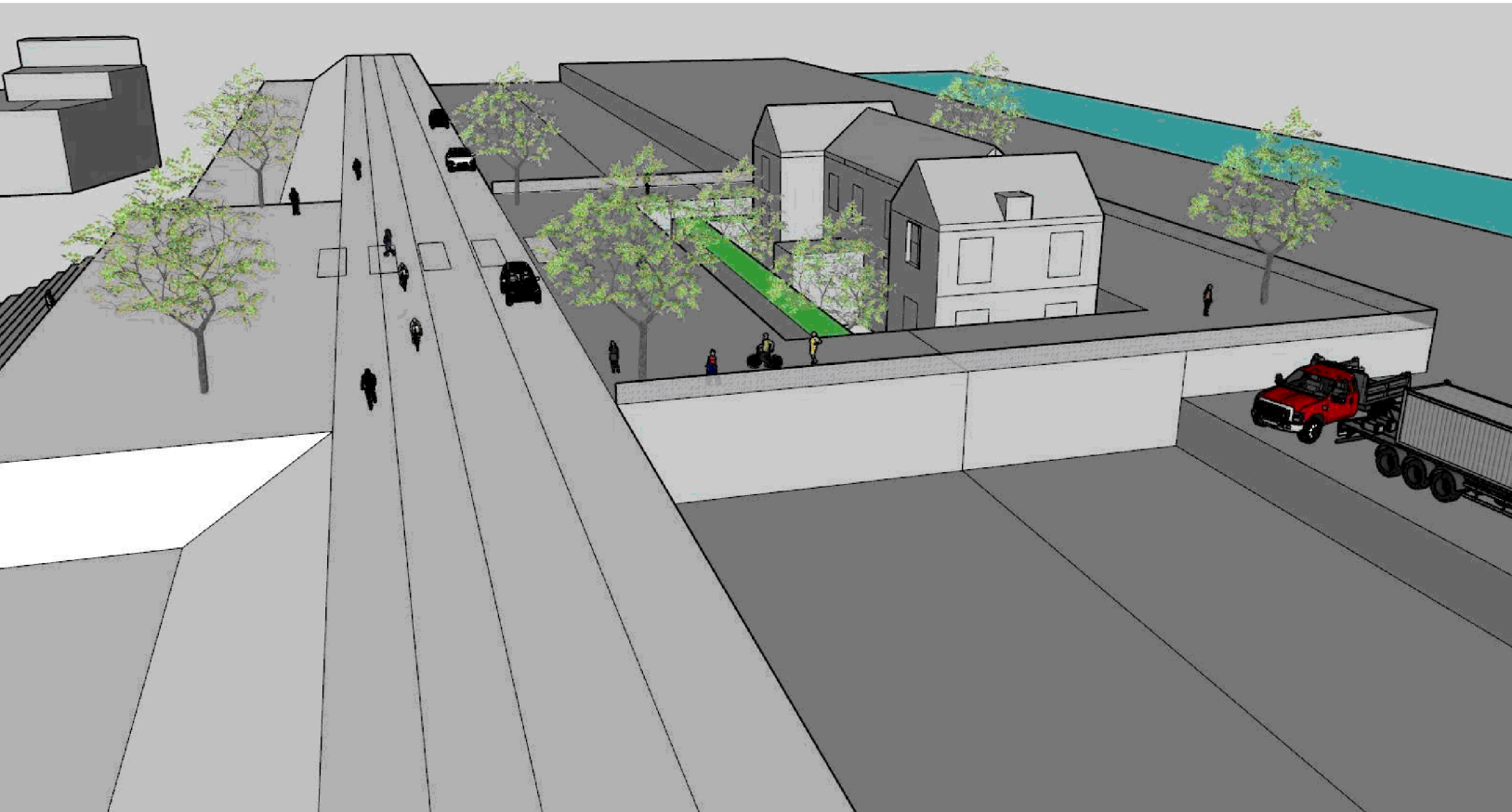
Kan ik een afspraak maken en wil iemand nog mee?

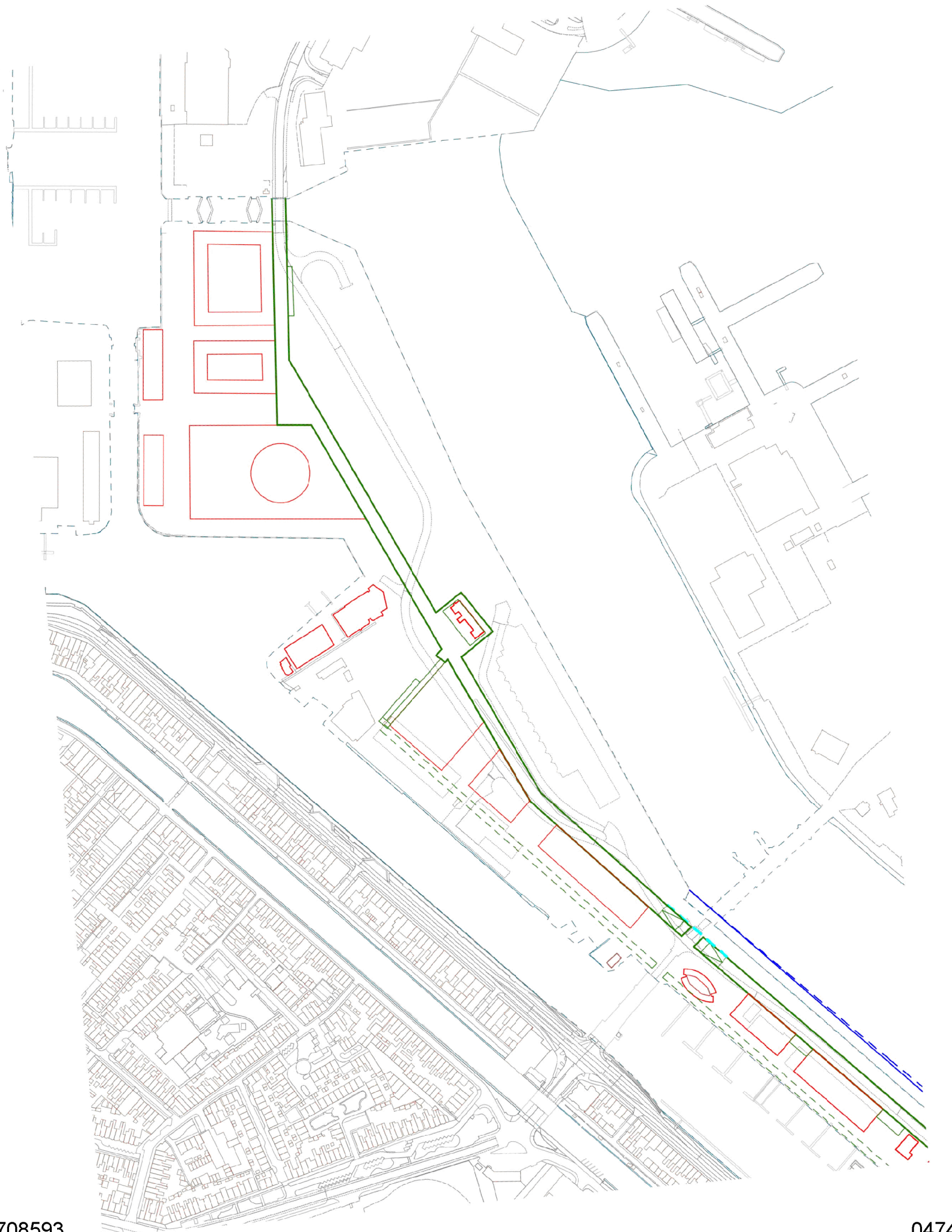
5.1.2e misschien heb je nog even tijd na het gesprek met HNNK?

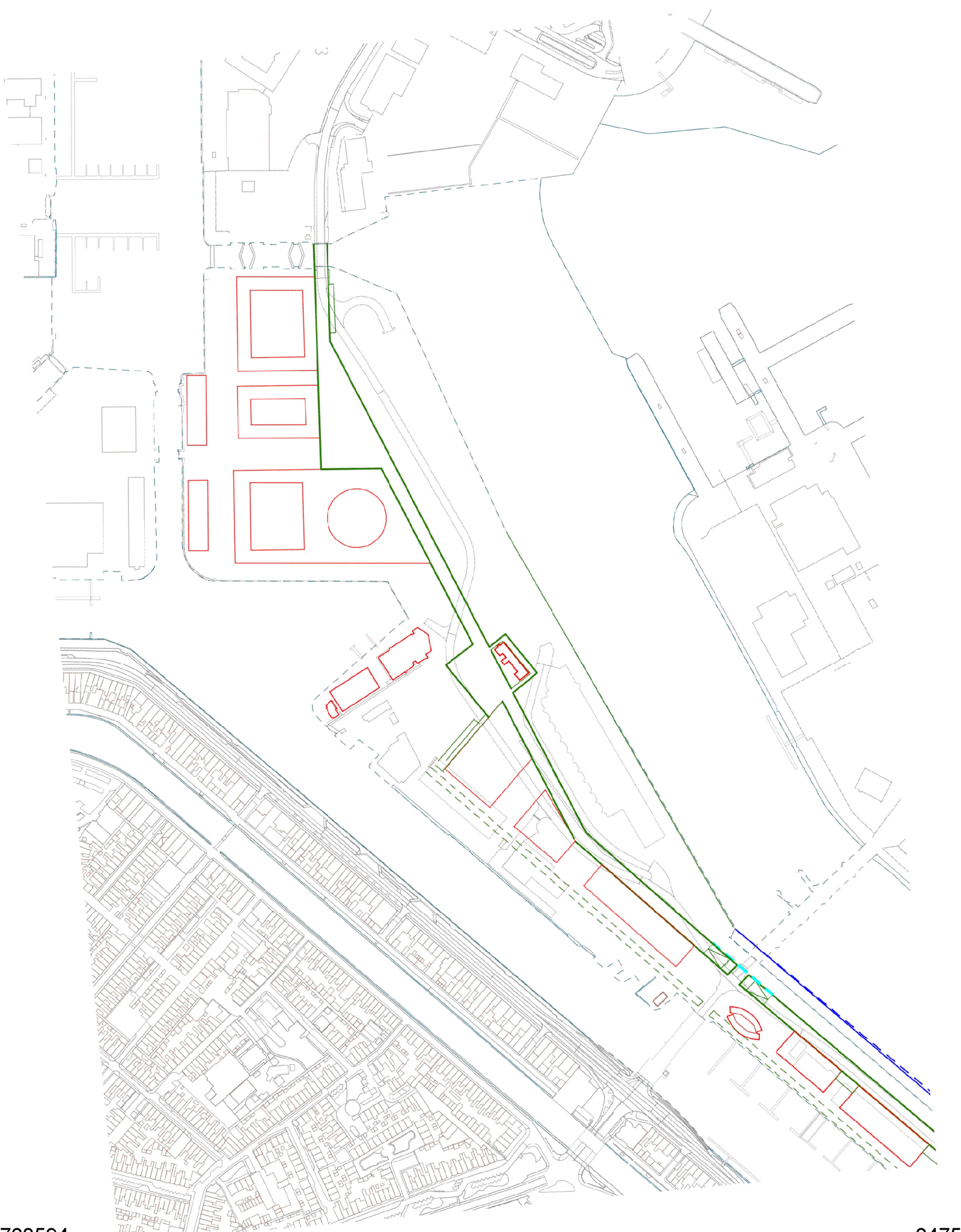
Groeten,

5.1.2e

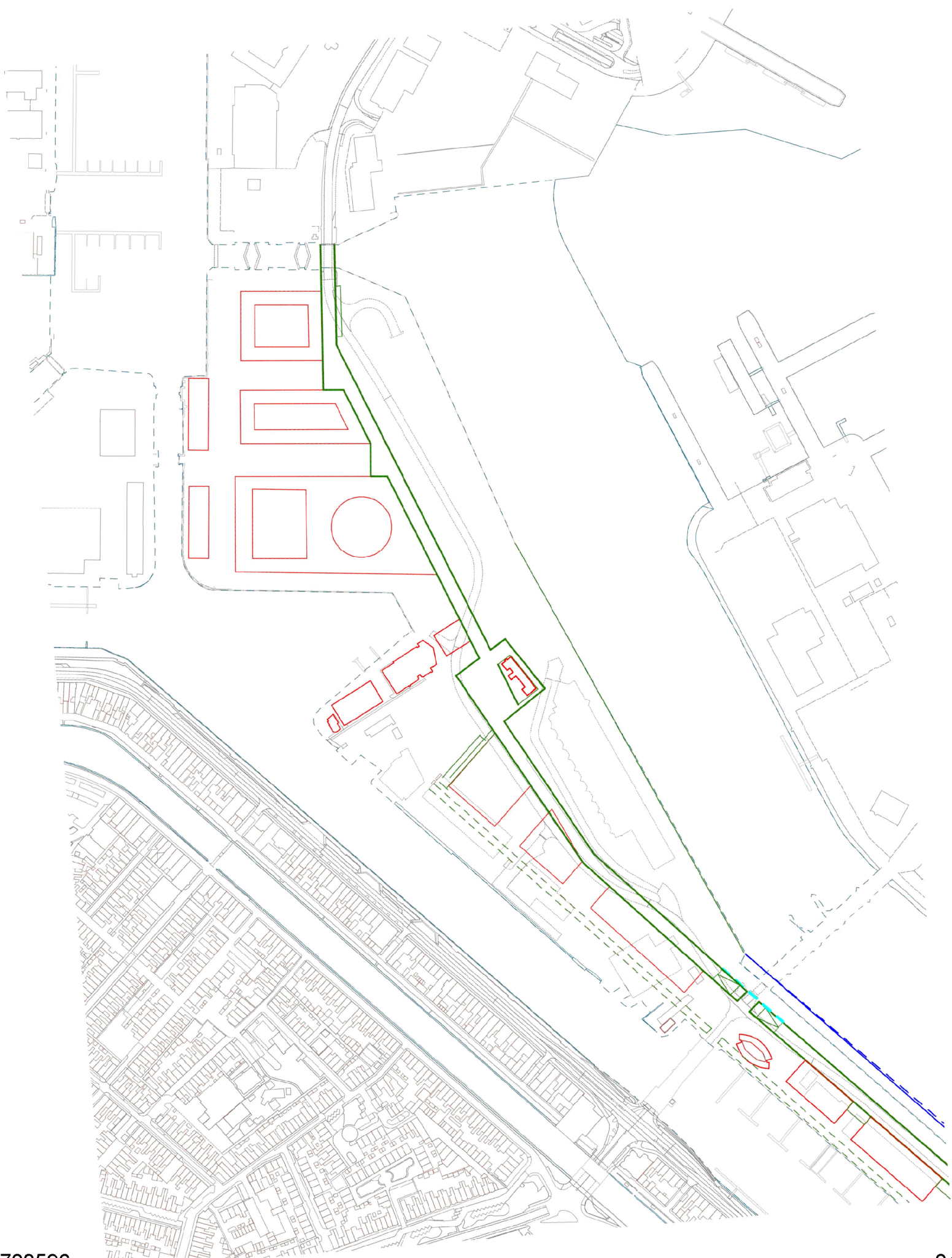


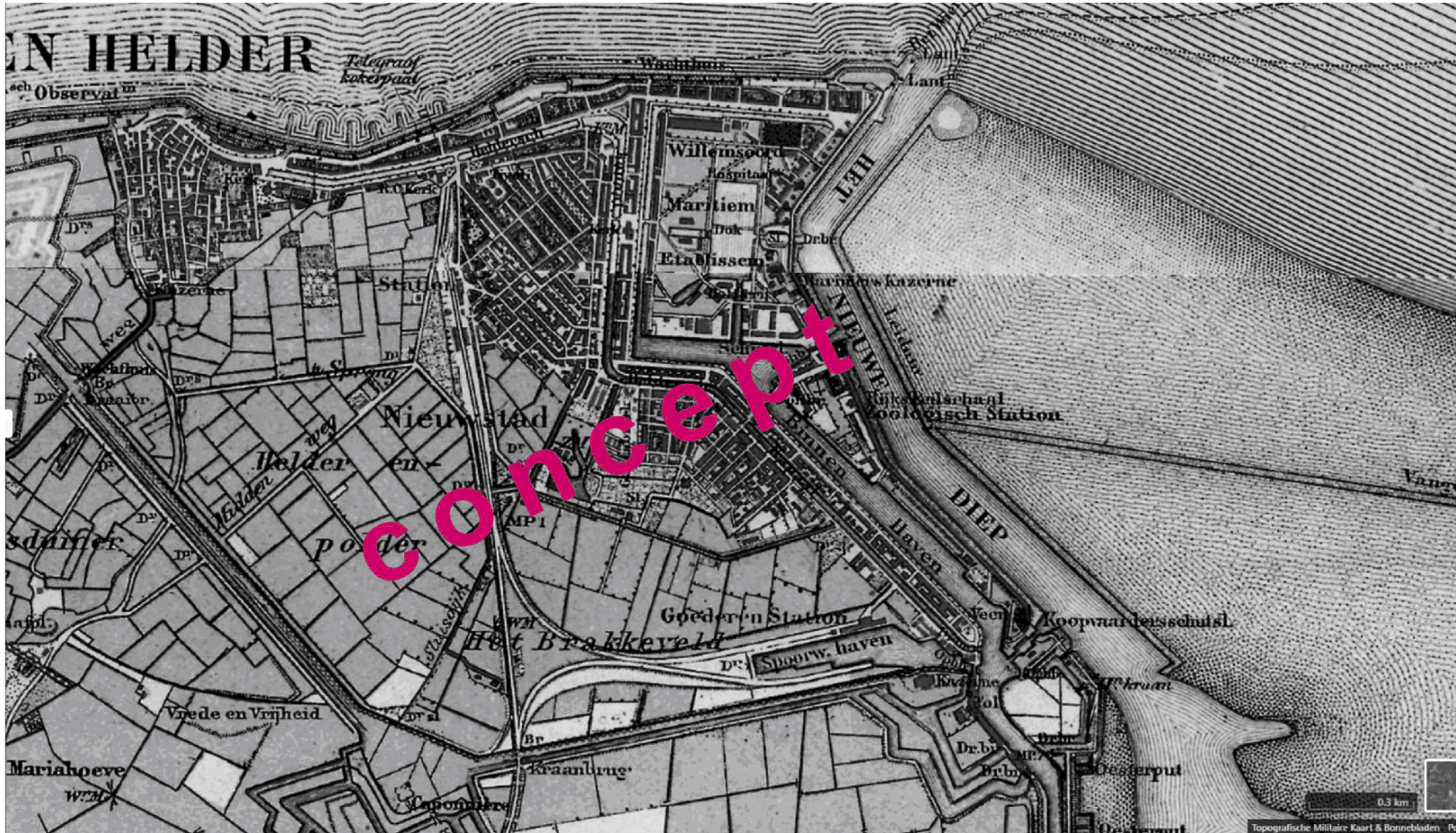












Bouwstenen multifunctionele dijk Nieuwe Werk Nieuwe Diep

15 juni 2023



zicht op NWND vanaf de Flaneerkade



zicht op NWND vanaf van Kinsbergenbrug

Inhoudsopgave

1. Inleiding

2. Dijkversterkingsopgave

3. Opgave multifunctionele dijk NWND

4. Bouwstenen

5. Vervolg

colofon



Hoofdstuk 1. Inleiding

Het eiland Nieuwe Werk Nieuwe Diep (NWND) is een cruciale schakel tussen marine, haven en stad. Het is een smalle strook waarin vele opgaven samenkomen die - mits goed op elkaar afgestemd, ontworpen en gefaseerd - kunnen optellen tot een interessante nieuwe backbone (nieuwe identiteit) voor Den Helder.

Op deze smalle strook bepaalt de primaire waterkering in hoge mate de gebruiksmogelijkheden van beide zijden. Innovatieve versterkingsconcepten van de dijk kunnen bijdragen aan een intensiever gebruik, goede bereikbaarheid en stedelijke identiteit. Het doel is een toekomstbestendig, economisch en ecologisch gezonde haven die het visitekaartje wordt van Den Helder, duurzaam en innovatief.

De ruimtedruk en de diversiteit van de functies vragen om een visie voor de lange termijn die tegelijk inspirerend en randvoorwaardelijk is voor de korte termijn. Op de korte termijn is er voor een aantal dijkvakken een versterkingsopgave. Dit document geeft een vijftal bouwstenen die worden meegenomen in de versterkingsopgave voor de korte termijn en benoemt een aantal bouwstenen voor de lange termijn. De bouwstenen komen voort uit een verkenning naar een multifunctionele dijk voor de lange termijn.

Leeswijzer:

Hoofdstuk 2 gaat in op de versterkingsopgave voor de dijk op de korte termijn.

Hoofdstuk 3 gaat dieper in op de opgave voor de lange termijn en laat mogelijke toekomstscenario's/ verkenningen zien; een oost- en een west-variant.

Hoofdstuk 4 beschrijft de bouwstenen. Er wordt een onderscheid gemaakt tussen bouwstenen die binnen het versterkingsopgave vallen en erbuiten.

Hoofdstuk 5 bespreekt de vervolgstappen voor de dijkversterking en de uitwerking van de varianten, met aandacht voor communicatie met belanghebbenden.

Vakindeling Havendijk Den Helder I



Hoofdstuk 2. versterkingsopgave Nieuwe Werk – Nieuwe Diep

De Havendijk langs het Nieuwe Diep in Den Helder is een primaire kering en beschermt inwoners en bedrijven tegen hoogwater uit de Waddenzee. Een deel van de dijk voldoet niet aan de nieuwste eisen voor waterveiligheid voor de komende 50 jaar. Het gaat om een opgave die verspreid ligt over de Havendijk op de stukken (vak-indelingen) Visafslag I, II en III ter hoogte van de oude Visafslag en Nieuwe Diep I, II en Nieuwe Werk, het deel ten zuiden van de Moormanbrug, zie de oranje en rode lijnen op kaarten op pagina's hiernaast.

Aangezien het hier om een primaire kering gaat, wordt het project binnen het landelijke Hoogwaterbeschermingsprogramma (HWBP) opgenomen. Het HWBP is een programma waarin Rijk en waterschappen intensief samenwerken om Nederland te beschermen tegen overstromingen.

De dijkversterking bestaat uit 3 fasen; de verkenningfase, planuitwerkingsfase en realisatiefase. Tijdens de verkenningfase onderzoekt Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier (HHNK) mogelijke oplossingsrichtingen die worden 'gezeefd' en die tot circa 3 oplossingen leiden. Uit die 3 oplossingen wordt één voorkeursalternatief gekozen, dit is de best passende oplossing. Dit voorkeursalternatief doet recht aan de verschillende belangen. Daarbij spelen naast waterveiligheid, duurzaamheid, kosten en draagvlak in de omgeving ook uitvoerbaarheid, vergunbaarheid en beheerbaarheid een belangrijke rol. Tijdens de verkenningfase, de fase waar we nu in zitten, kunnen stakeholders bouwstenen aandragen die worden meegenomen in het onderzoek naar mogelijke oplossingsrichtingen.

Voor een dijkversterking zijn verschillende oplossingen mogelijk zoals een keerwand, grondversterking, kadeverbreding, kadebekleding en ook materialen oplossingen ter versteviging van de teenconstructie van de dijk, zie de doorsnede hiernaast. De teen van de dijk bevindt zich onderaan de dijk. Een keerwand is niet per definitie beter of sterker, maar kan helpen bij een dijk die afgekeurd is bij hoogte of overslag van golven. In de nieuwe rekenmodellen mogen de golven ook over de dijk heen gaan zolang de dijk niet breekt. Als er geen sterke en hoge golven zijn kan de kruin minder hoog zijn. Het Marineterrein ligt buitendijks met een eigen veiligheidsopgave en kan mogelijk als golfbreker fungeren. De rekenmodellen gaan uit van een maximale zeespiegelstijging van ongeveer een halve meter voor de komende 50 jaar. De bovenkant van de dijk ligt tussen 5,5-6,0 meter boven NAP.

Vakindeling Havendijk II



© Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier

Legenda

- Vakgrenzen
- Categorie toetsoordeel
- Iv
- Iv
- Iv
- Vv

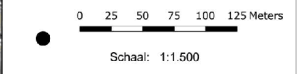
Vakindeling Havendijk II

Aan deze kaart kunnen geen rechten worden ontleend

Datum: 21-03-2023
Getek.:
Status: concept
Versie: 1.0
Formaat: A1 Reg.nr.: M2303-0737



Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier
Stationsplein 156, 1703 WC Heerhugowaard
Postbus 250 1700 AG Heerhugowaard
T: +31 (0)20 487 2000
W: www.hnk.nl
E: post@hink.nl



Voor het Nieuwe Werk Nieuwe Diep is een multifunctionele dijk gewenst omdat er veel opgaves vanuit het Maritieme Cluster samenkomen. Dit zijn:

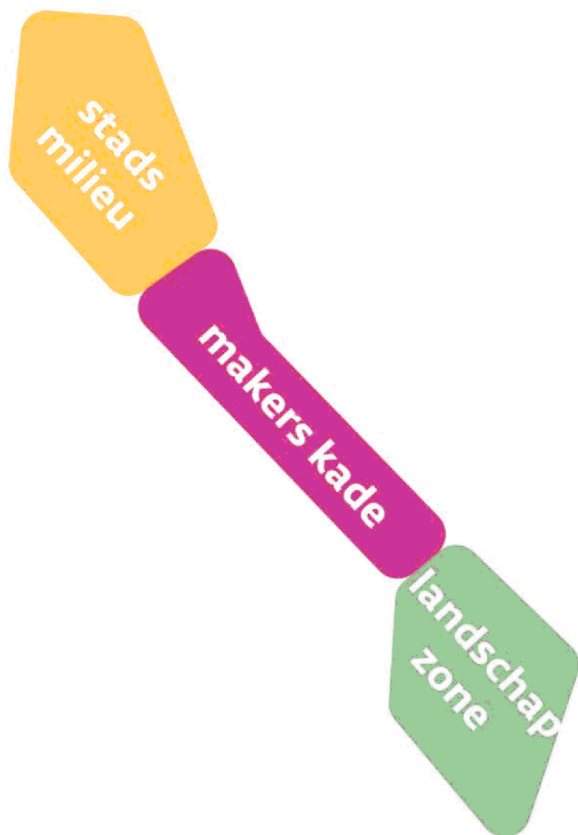
1. Toekomstbestendige waterveiligheid & ontwikkelen;
2. Economische positie van de haven versterken en Wind op zee ruimte bieden;
3. Bereikbare stad verbeteren;
4. Stad, zee en haven met elkaar verbinden;
5. Operationele inzetbaarheid Koninklijke Marine (KM) waarborgen.

1. Toekomstbestendige waterveiligheid & ontwikkelen: Op korte termijn wordt de dijk versterkt zodat deze voor de komende 50 jaar weer op orde is. Dijk en de kade hoeven nog niet te worden opgehoogd maar als de zeespiegel meer dan een halve meter stijgt mogelijk wel. Toekomstbestendig betekent dat de oplossingen voor waterveiligheid ook passen in een toekomstige ontwikkeling van de haven en dat de versterking/dijk aanpasbaar is in de toekomst. Bijvoorbeeld dat de dijk en de kade makkelijk opgehoogd kunnen worden mocht de zee meer dan een halve meter stijgen. Daarnaast is er aandacht voor circulair bouwen en ecologie. Kadés, gebouwen, dijken en openbare ruimte kunnen natuurinclusief en circulair ontwikkeld worden. De kadés zijn belangrijk voor het onderwater leven, gebouwen kunnen ruimte bieden aan nestkasten voor vogels en insecten en aan de stadzijde zijn fauna uittreedplaatsen (FUP's), een natuurinclusief dijktaalud en een nieuw Ankerpark mogelijk.

2. Economische positie versterken van de haven: Het huidige ruimtegebruik van de haven is inefficiënt, er zijn veel smalle kadés, veel parkeerplaatsen op maaiveld, hellingbanen (van en naar de dijk) en er liggen niet- havengebonden functies aan kadés. Sinds januari is de visserij verdwenen en er komen nieuwe functies bij ten behoeve van de energietransitie. De wens is om minimaal 600 strekkende meter kade met open zee verbinding toe te voegen en mogelijk aanvullend haven terrein, circa 2 hectare. In de toekomstscenario's wordt de Nieuwe Moormanburg naar het zuiden verplaatst. Een bredere kade geeft meer flexibiliteit in het gebruik. Voor het kadegebruik en dus de ligging van de dijk zijn 2 ruimtelijke varianten verkend; een oost- en een west-variant.

3. Bereikbare stad verbeteren: Een goede bereikbaarheid betekent een eenduidig weg-profiel. Het huidige profiel van 6 a 9 meter is te smal voor een autoweg gecombineerd met een voet-fietspad en zal moeten worden verbreed naar minimaal 12 meter en maximaal 16 meter. Een aangename en veilige en route is belangrijk voor de KM en voor recreatie. Door de Ravelijnbrug kan de route onderdeel worden van een rondje Stelling, zie kaart pagina 2. Sociale veiligheid krijg je door zoveel mogelijk 'ogen op de straat'. Het nieuwe fiets- en voetpad zal daarom parallel langs de doorgaande weg komen te liggen zonder scherpe bochten met hoogteverschil zoals nu de bij visafslag.

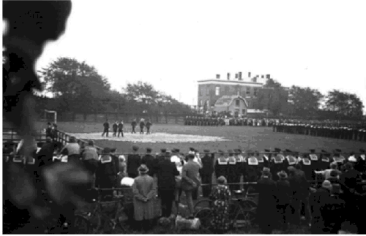
4. Stad, zee en haven met elkaar verbinden: Het NWND kent een organische groei en mist een heldere structuur en identiteit. Voor een heldere structuur en identiteit worden 3 gebieden onderscheiden: de Stedelijke kop, de Makerkade en het Landschapszone met het fort Oostoever. Deze 3 identiteiten zullen van invloed zijn op de uitstraling de omgeving, de vormgeving van de dijk en de bebouwing. De dijk rijgt de 3 gebieden aan elkaar en biedt unieke kansen om



identiteit NWND versterken



tuindeel Ankerpark



manifestatie Ankerpark



de Botbrug



straat Ankerpark richting de Botbrug

verhoogd door het landschap te bewegen en stil te staan langs de dijk met uitzicht over de zee, haven en stad.

In de stedelijk kop komen zoveel mogelijk stedelijke functies, mogelijk wonen en een opleidingsinstututen en is er ruimte voor publieke functies waaronder een nieuw multifunctioneel Ankerpark. Het gebouw voor het Loodswezen in de Stedelijke kop staat op een unieke situatie, buitendijks op de kade. Het kan via de multifunctionele dijk worden ontsloten middels een verhoogd plein dat een relatie legt met de overkant, het Maritiem instituut de oude Zeevaartschool, en het Ankerpark.

De Makerskade, gericht op bedrijvigheid kent een andere uitstraling. De bedrijven worden langs de dijk gepositioneerd en de kade wordt vrij gespeeld als werkruimte. De ruimte 'in de dijk' kan als bedrijfsruimte worden gebruikt maar ook als gemeenschappelijke parkeervoorziening.

In de Landschapszone zal de dijk samen met fort Oostoever een groene, ecologische en landschappelijke inpassing krijgen. Het fort krijgt mogelijk een publieke bestemming.

5. Operationele inzetbaarheid KM waarborgen. Dit betekent dat het terrein van KM altijd bereikbaar is via NWND ook ten tijde van de uitvoering van dijkversterking of wegverbreding. Dit betekent dat er tijdens werkzaamheden mogelijk een bypass nodig is bijvoorbeeld langs de kade aan de stadszijde. Deze route ligt buiten de plofzone van de Marine.

In de verkenning naar een multifunctionele dijk voor de lange termijn zijn bovenstaande uitgangspunten getest in 2 varianten, een Oost en een West variant. In beide varianten zijn een aantal uitgangspunten gelijk: de 3 sferen, Stedelijke kop, Makerskade en Landschapszone; een eenduidig wegprofiel met een voet- en fietspad; verbetering van de scherpe bocht bij de visafslag en het Landschapsdeel met een hogere dijk en breder groen talud. In de Stedelijke Kop zal het Ankerpark een centrale rol kunnen spelen. Het Ankerpark heeft de potentie om weer een bijzonder plek voor de stad te worden. Van oorsprong was het een Rijkswerf waar de ankers werden opgeslagen. Tussen 1890 en 1920 werd het Ankerpark aangelegd met toen al een multifunctioneel gebruik, als park, voetbalveld en manifestatieterrein voor de stad. In de jaren 70 is de Botbrug verdwenen en in de jaren 80, tijdens de dijkverzwaring, heeft het park plaatsgemaakt voor bedrijven. Door het nieuwe park te koppelen aan de voormalige Zeevaartschool, het brugwachtershuisje en het een het gebouw het Loodswezen, ontstaat er een interessante plek en wordt er een fysieke relatie gelegd tussen de haven en de stad. De identiteit Van NVNP wordt ook vertrekt door een beeldtaal van de openbare ruimte. Een eerste aanzet wordt gedaan bij de bouwstenen.



gebouw het Loodswezen

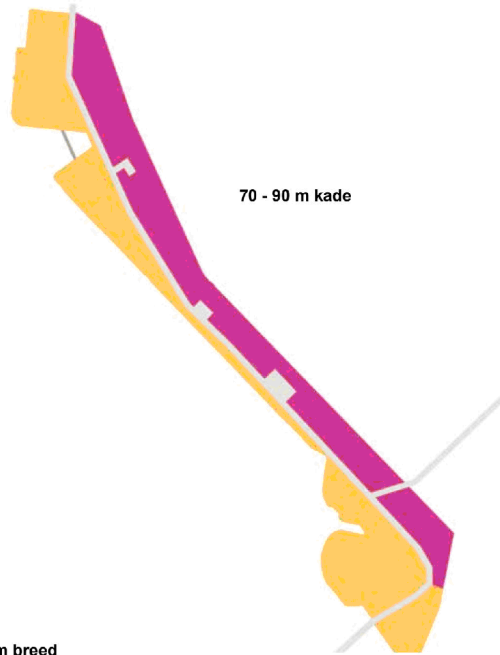


Zeevaardersschool



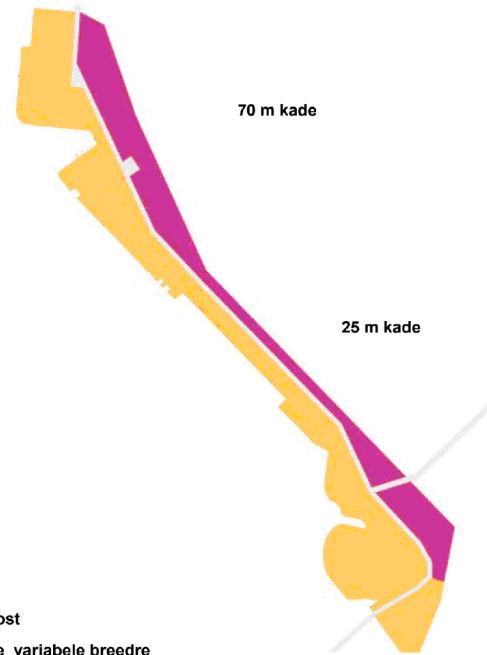
gevaarlijke bocht in de weg met hoogteverschil

In variant West wordt de kering verschoven richting de stad om een zo groot mogelijk terrein langs zee-kade te creëren. Deze variant gaat uit van een nieuwe gebouwde kering op ongeveer 8 meter hoogte met een ruim wegprofiel van 16 meter breed. In de kering is ruimte voor bedrijven en parkeren. In variant Oost blijft de kering grotendeels grotendeel op zijn huidige locatie liggen en is alleen het noordelijk deel aangepast. De kering wordt verbreed naar minimaal 12 meter.



Variant West

1. zee-kade 70-90 m breed
2. wegprofiel 16 m

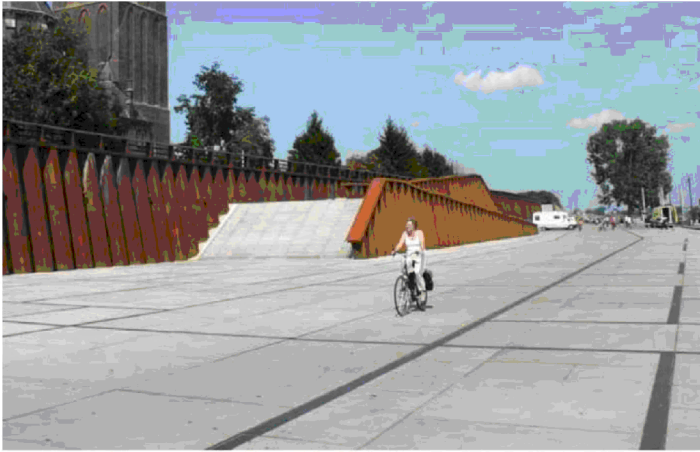


Variant Oost

1. zee-kade variabele breedte
2. wegprofiel 12 m

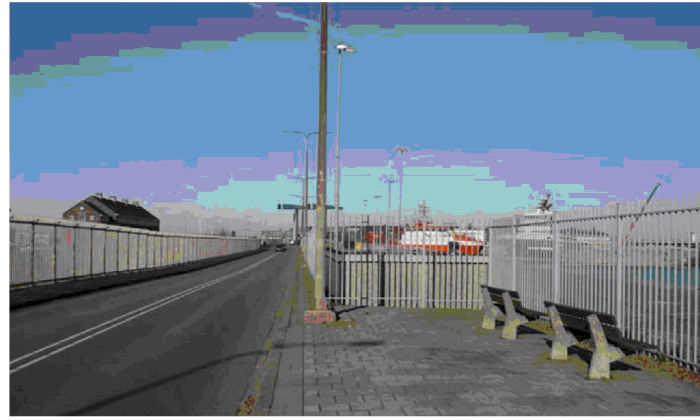
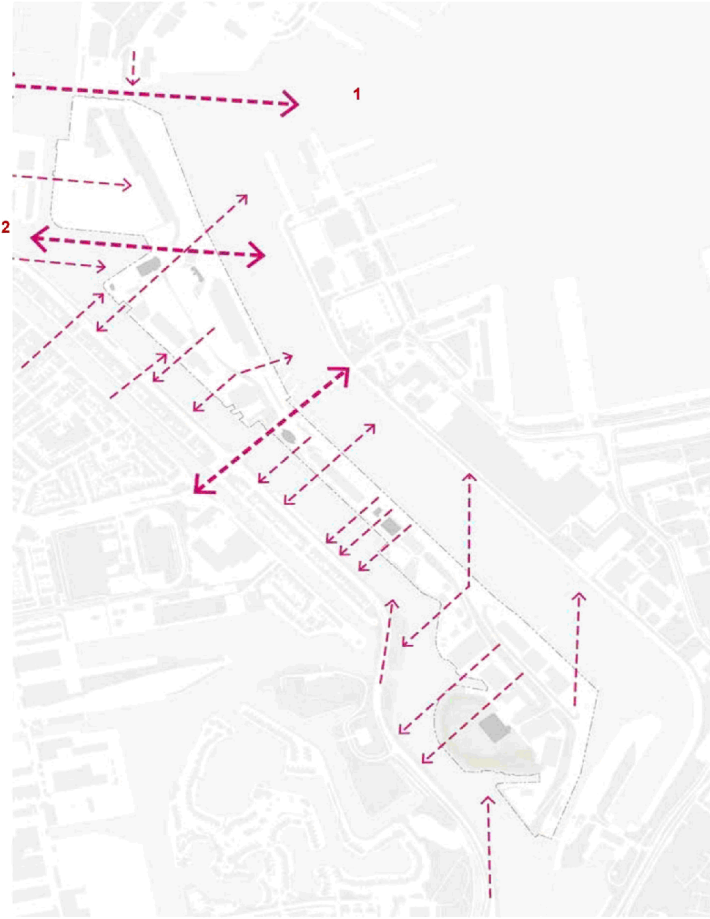


inspiratie multifunctionele dijk & kade

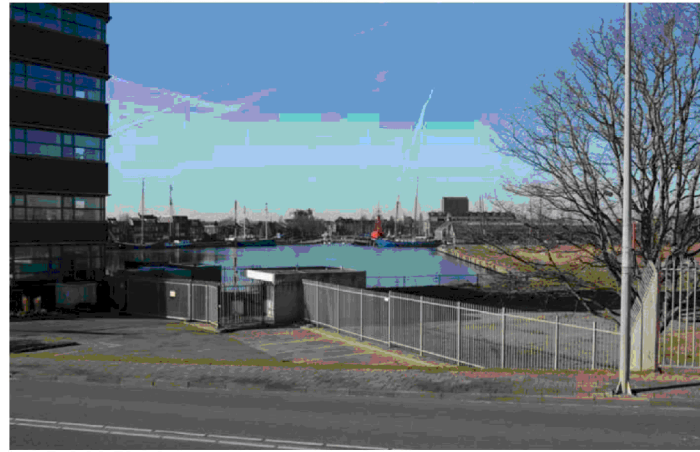


inspiratie makerskade stadszijde

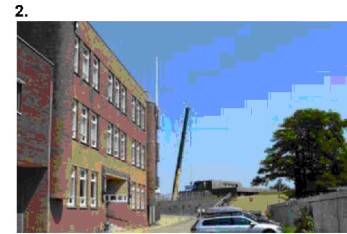
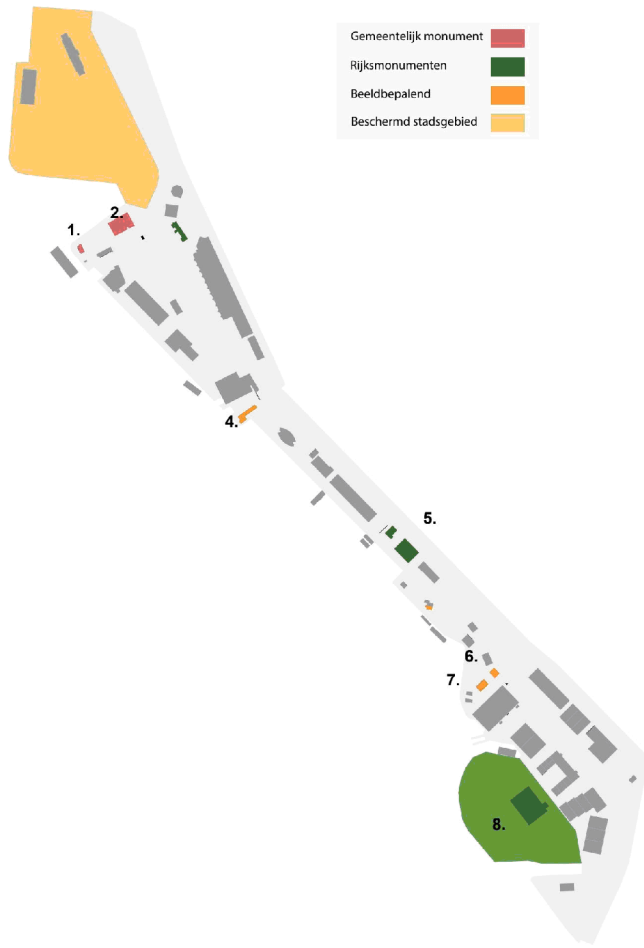




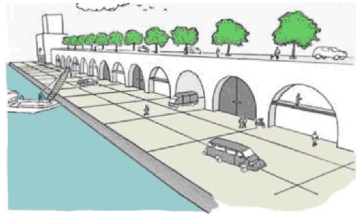
1. zicht op de haven



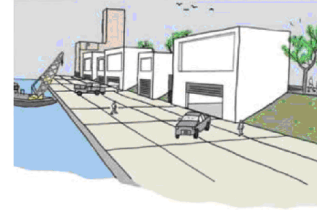
2. zicht op de stad



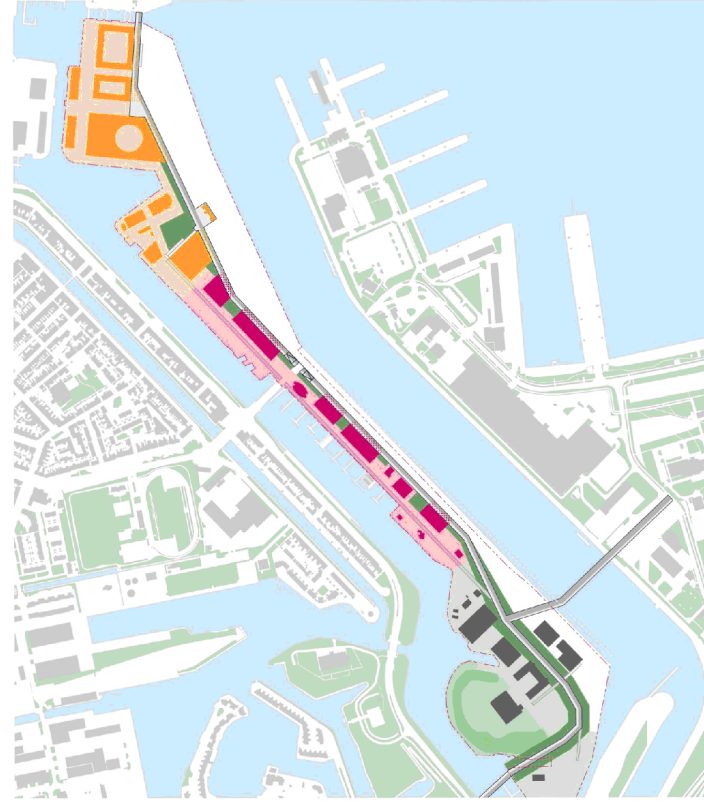
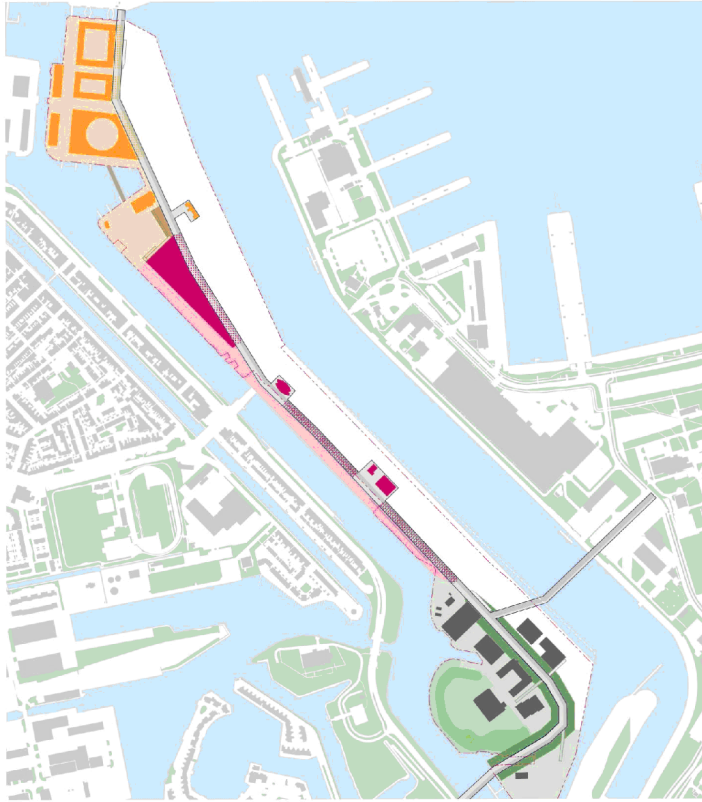
Variant West

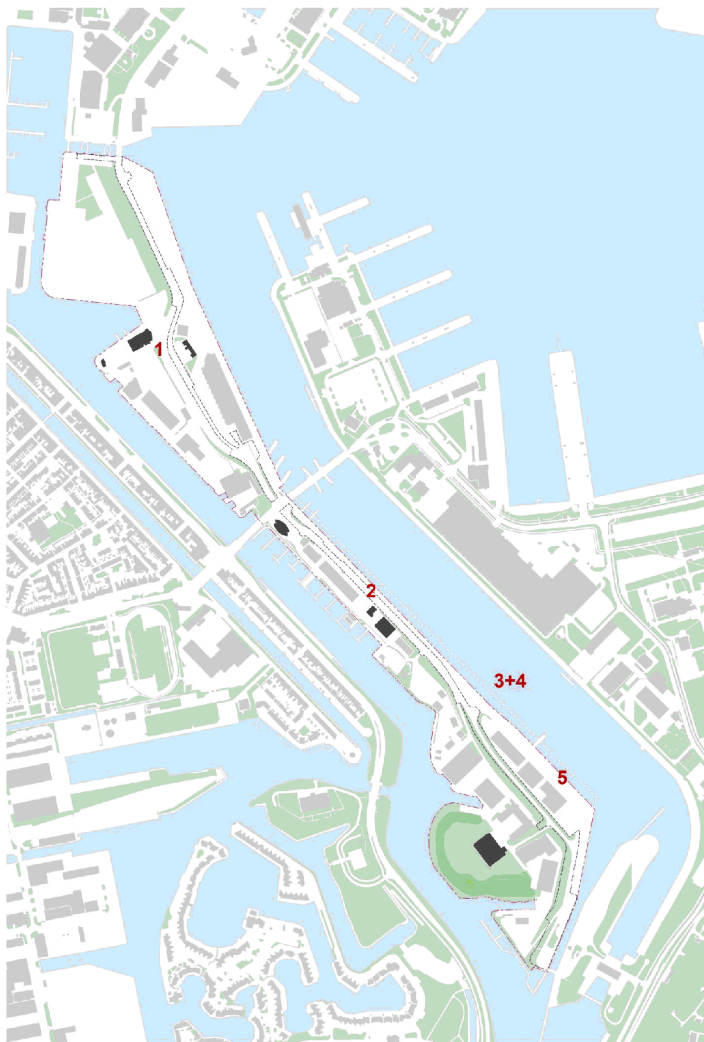


Variant Oost



- bebauwing stads milieu
- bebauwing makers kade
- bebauwing landschap zone
- talud en groen
- huidige eiland grens





Hoofdstuk 4. Bouwstenen

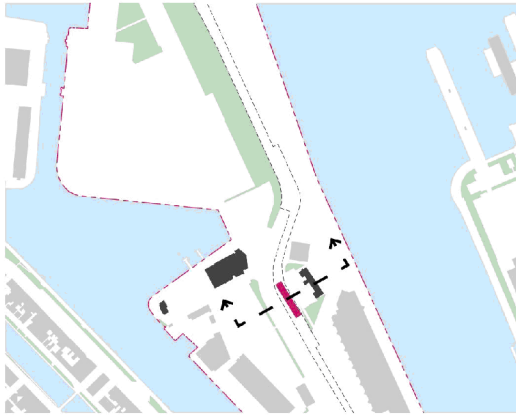
Er zijn een vijftal bouwstenen die binnen het HWBP vallen en een viertal erbuiten. Alleen voor de afgekeurde, rode delen kunnen bouwstenen voor het HWBP worden aangedragen. De impact van de bouwsteen moet in verhouding staan tot de opgave en de investering vanuit het HWBP. In de Landschapszone is de opgave minimaal, alleen het teen talud moet worden versterkt. De opgave staat niet in verhouding met de bouwsteen, een dijkverhoging van 1-2 meter en een breder talud. Voor een compleet beeld zijn alle bouwstenen genoemd. Alleen de bouwstenen die binnen het HWBP vallen worden uitvoeriger beschreven. Voor variant Oost zijn alle bouwstenen van toepassing en voor variant West alleen 1,3,4 en 5, omdat ter hoogte van bouwsteen 2 de kering wordt verlegd.

Bouwstenen binnen het HWBP:

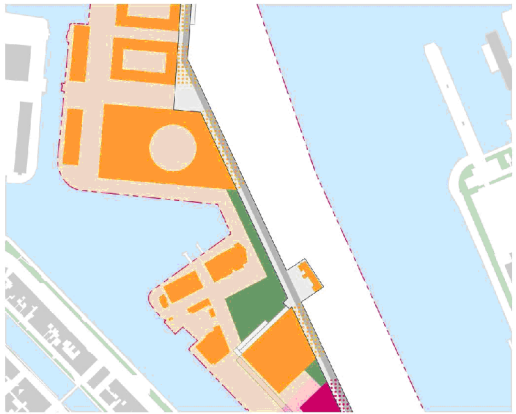
1. Dijklichaam bij de visafslag
2. Kademuur met een kabel en leidingengoot bij Nieuwe Diep I en II
3. Kadeverbreding 1, gemiddeld 8 meter Nieuwe Diep I en II en Nieuwe Werk
4. Kadeverbreding 2, gemiddeld 10 meter Nieuwe Diep I en II en Nieuwe Werk
5. Bekleding van de kadevloer

Bouwstenen het HWBP:

6. Verbreding van de dijk van 9 meter naar 12-16 meter
7. Aanpassing Coupure bij verplaatsen Moormanbrug
8. Verhoging van de dijk tussen de 2 nieuwe bruggen Ravelijnburg en Nieuwe Moormanbrug
9. Rechttrekken van de scherpe bocht bij de visafslag en aansluiting op Buitenveld
10. Gebruik van de ruimte onder de dijk zoals werkruimtes of parkeren.



huidige situatie



mogelijk toekomstige situatie

Bouwsteen 1: Visafslag

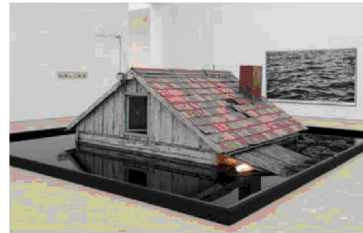
In deze bouwsteen wordt een verbinding gelegd tussen de dijk en het voormalige gebouw 'het Loodswezen', een rijksmonument. Door een eerdere verlegging en ophoging van de dijk is dit gebouw buitendijks komen te liggen. Oorspronkelijk lag het gebouw met zijn voorkant aan de dijk met de hoofdentree naar de haven, zie de foto op de voorzijde. Vanwege offshore activiteiten op de kade is het logisch om dit gebouw, dat inmiddels een 'gewone' kantoorfunctie heeft, vanuit de stadszijde toegankelijk te maken, vanaf de multifunctionele dijk. Voor offshore activiteiten gelden ISPS veiligheidsvoorschriften, dit betekent dat de kade ontoegankelijk is voor publiek.

Het voorstel is een omkadering om het gebouw. Deze omkadering dient meerdere doelen: beschermt tegen overstromingen, scheidt openbare ruimte van en offshore activiteiten en biedt ruimte aan een openbaar plein dat tevens een uitkijkpunt is en een relatie legt met de oude Zeevaartschool en het voormalige Ankerpark.

De exacte locatie van de dijk en het nieuwe wegprofiel is nog niet bekend. Er zijn een aantal varianten onderzocht en in alle varianten blijft het gebouw buitendijks, dus op de zeekeade staan. Omdat de zeekeade ontoegankelijk voor publiek is, is het logisch om dit gebouw in de toekomst vanaf de dijk te ontsluiten. Dit betekent dat een dijkverzwaring aan buitenkant talud middels grondversterking een logische oplossing is. Hiervoor zijn 2 fases getekende. Fase 1, het gebouw is nog toegankelijk via de kade met parkeren op eigen terrein. Er zal alleen extra zand op de dijk komen met een kleine kering. Fase 2, het gebouw is toegankelijk via de multifunctionele dijk en een voorplein. Parkeren wordt gefaciliteerd middels gemeenschappelijke parkeervoorzieningen, mogelijk in de dijk.



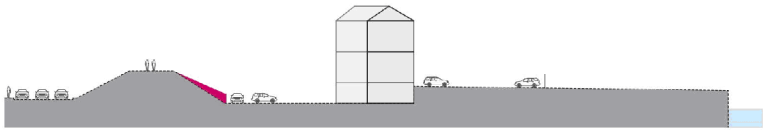
achterzijde gebouw het 'Loodswezen'



inspiratie bestaand gebouw in nieuwe context



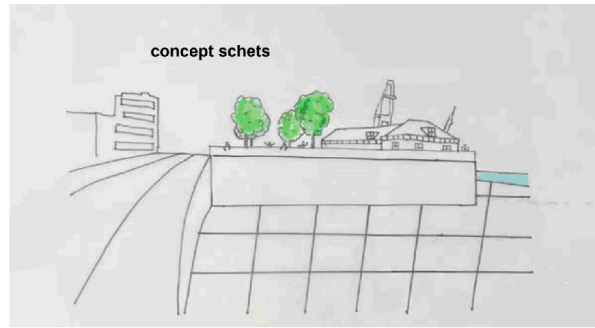
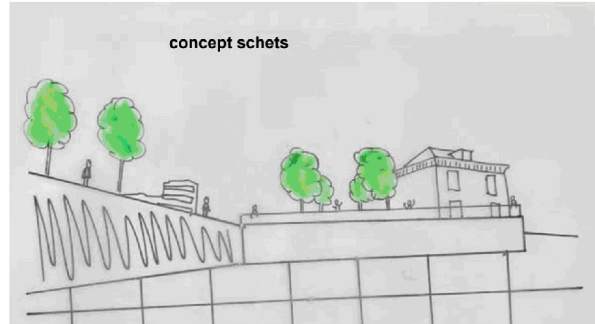
inspiratie gebouw met verhoogd maaiveld

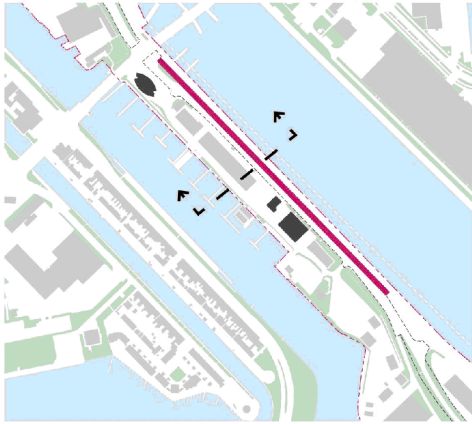


fase 1

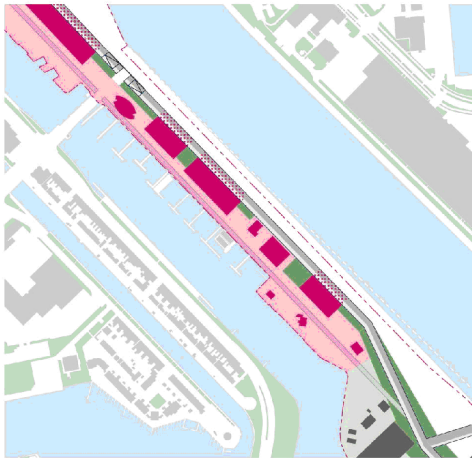


fase 2





huidige situatie

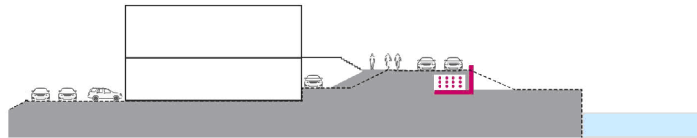


mogelijk toekomstige situatie

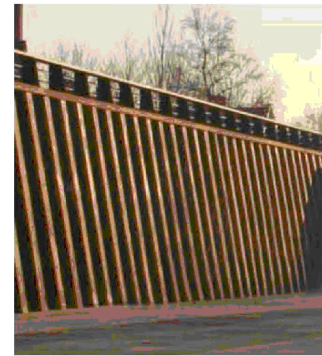
Bouwsteen 2: Kadewand inclusief een kabel en leidingen goot.

Een keerwand kan de dijk versterken. De keerwand dient meerdere doelen. scheidt openbare ruimte van en offshore activiteiten, faciliteert een kabel en leidingen goot en verbreed de huidige kade. Bij verplaatsing van de Moormanbrug naar het zuiden komt dit deel van de kade in open zeeverbinding te staan. Op de zee-kade kunnen dan offshore activiteiten plaatsvinden. Om te voorkomen dat er een hek boven op de dijk wordt geplaatst is het wenselijk dat het talud wordt vervangen door een keermuur gecombineerd met een kabel- en leidingen goot. Als de keerwand aan de bovenkant van het talud wordt geplaatst ontstaat er meer ruimte op de zee-kade.

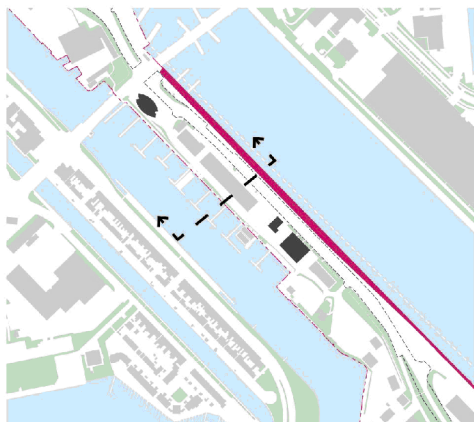
De keermuur en de kabel- en leidingengoot zijn toekomstbestendig vormgegeven en aanpasbaar als de zeespiegel verder stijgt. Bijvoorbeeld door een damwand profiel te integreren met een leuning, zie het referentiebeeld van de Maaskade. De leuning kan worden ingezet om de kruin van de dijk te verhogen. Een toekomstbestendig keermuur kan ook ruimte bieden voor kabels en leidingen omdat het ophogen hiervan lastig en duur is. In een goot kunnen ze makkelijk mee in de gewenste ophoging. De exacte afmeting van de goot wordt nader bepaald in overleg met de kabel en leiding beheerder. Walstroom, water en mogelijk ook waterstof/methanol en 350 KV zijn gewenste tracés.



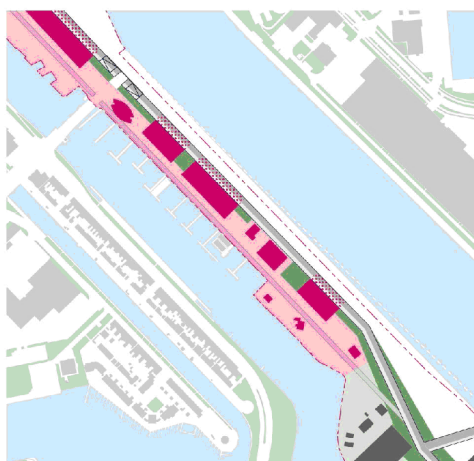
referentie gebouwde kabel en leidingengoot



referentie materiaal keerwand en geïntegreerde leuning



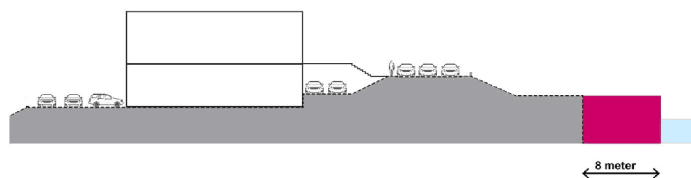
huidige situatie

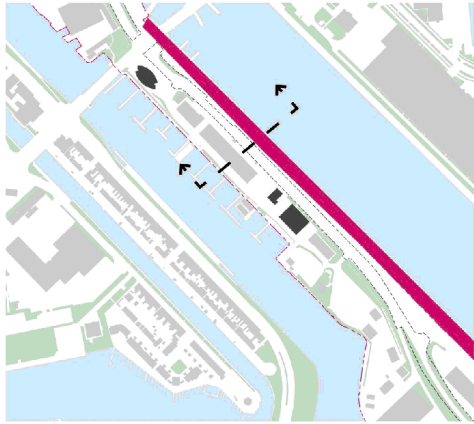


mogelijk toekomstige situatie

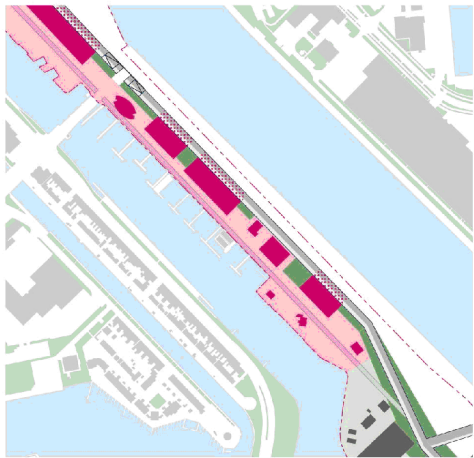
Bouwsteen 3: Kadeverbreding gemiddeld 8 meter

Een kade verbreding kan een oplossing zijn om de waterveiligheid van de dijk te verhogen, zie het roze gebied op de kaart. Door een verbreding van de kade ontstaat er meer ruimte tussen de dijk en de haven waardoor de dijk minder snel verzadigd raakt. Een verbreding van zeekade is mede gunstig voor offshore activiteiten in de haven. De kade wand kan mogelijk natuurinclusief worden aangelegd voor het leven onder en net boven water.





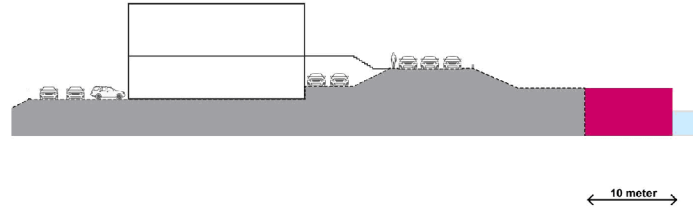
huidige situatie



mogelijk toekomstige situatie

Bouwsteen 4: Kadeverbreding gemiddeld 10 meter

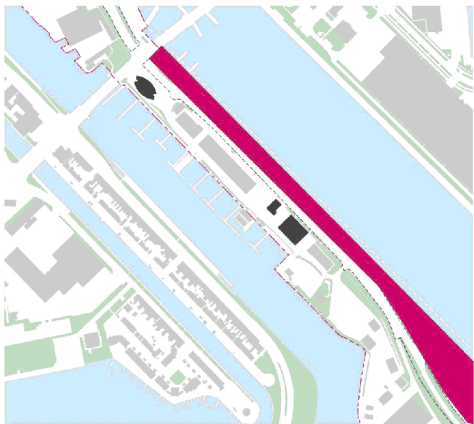
Een kade grotere verbreding kan een oplossing zijn om de waterveiligheid van de dijk te verhogen, zie het roze gebied op de kaart. Omdat de vaarweg in het zuidelijk deel breder is dan in het noordelijk deel is er een extra kadeverbreding mogelijk. De vaarweg wordt overal 130 m breed, net zo breed als het deel ten noorden van de huidige Moormanbrug. De kade wand kan mogelijk natuurinclusief worden aangelegd voor het leven onder en net boven water.



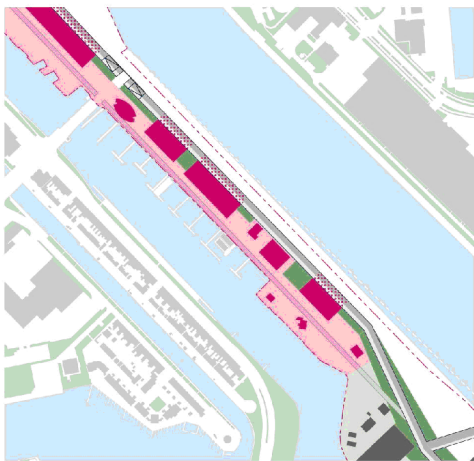
← 10 meter →

Bouwsteen 5: Bekleding van de kadevloer

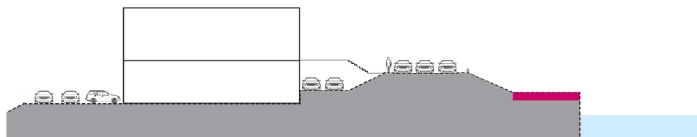
De kade heeft een verharding van gebakken klinkers. Dit kan stapsgewijs vervangen worden door grotere elementen zoals betonnen stelconplaten. Dit materiaal versterkt het utilitaire karakter van de kade. Bij de uitwerking en de keuze van het materiaal zal de score voor circulair bouwen ook moeten worden meegenomen. Stelconplaten kunnen van gemalen beton worden gemaakt. Hieronder is een referentie te zien van de Maaskade. Als gebakken klinkers aan de zee kant niet meer wenselijk zijn dan kan dit materiaal mogelijk aan de stadszijde worden gebruikt. Hergebruik wordt zo veel mogelijk gestimuleerd en transport van zware materialen moet zoveel mogelijk worden beperkt. Uiteindelijk zal er één beeldtaal voor de openbare ruimte van het hele gebied Nieuwe Werk Nieuwe diep worden ontwikkeld.



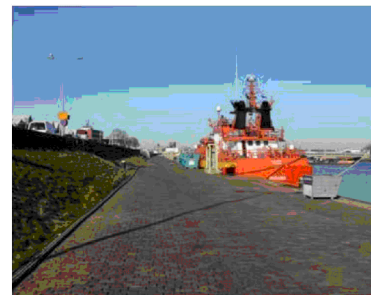
huidige situatie



mogelijk toekomstige situatie



referentie Maaskade- stelconplaten als bekleding



huidige situatie



huidige offshore activiteiten op de kade



stelconplaten gemengd met straatstenen op de huidige kade in het zuidelijk deel

Hoofdstuk 5. Vervolg

HHNK zal de bouwstenen meenemen in de Verkenningsfase. De bouwstenen zullen een bijdrage leveren aan mogelijke oplossingsrichtingen. Bij de oplossingsrichtingen wordt ook duidelijk wat de impact van een bouwsteen is op de waterveiligheid. Investering en impact op gebruik en ruimtelijke kwaliteit zullen zorgvuldig moeten worden afgewogen. Dit vraagt om een integrale afweging en zal na de zomer verder worden uitgewerkt. De ambities voor natuurinclusief en circulair zullen nader worden verkend met een ecooloog en een duurzaamheidsadviseur.

Waarschijnlijk wordt na de zomer de subsidie voor het HWBP toegekend en zal voor de dijkversterking NWNDe een participatietraject worden gestart. Tijdens de participatie zullen ook de varianten Oost en West worden toegelicht. Als er meer zekerheid is over de aanleg van de 2 nieuwe bruggen Moormanbrug en Ravelijnbrug zullen beide varianten worden uitgewerkt en zal er uiteindelijk één voorkeursscenario worden gekozen.

Colofon:

Dit product is opgesteld door provincie Noord-Holland

In opdracht van:

Gemeente Den Helder

Koninklijke Marine

provincie Noord-Holland

concept versie

15 juni 2023

Foto's Provincie Noord-Holland

Referentie websites

kaart en beeldmateriaal Provincie Noord-Holland

To: ' 5.1.2e @hollandskroon.nl' [5.1.2e @hollandskroon.nl]; 5.1.2e 5.1.2e [5.1.2e @noord-holland.nl];
5.1.2e 5.1.2e [5.1.2e @schagen.nl]; 5.1.2e 5.1.2e @advier.nl]; 5.1.2e
5.1.2e 5.1.2e @outlook.com]; 5.1.2e 2e (WNN)' [5.1.2e @rws.nl]; 5.1.2e [5.1.2e @texel.nl];
5.1.2e @denhelder.nl' [5.1.2e @denhelder.nl]; 5.1.2e @denhelder.nl' [5.1.2e @denhelder.nl]; 5.1.2e
5.1.2e [5.1.2e @denhelder.nl]

From: 5.1.2e 5.1.2e)

Sent: Thur 11/19/2020 2:58:07 PM

Subject: notulen werkgroep de Kop Werkt - 18 november

Received: Thur 11/19/2020 2:58:14 PM

[20201118 Verslag werkgroep de kop werkt.docx](#)

Beste allen,

Bij deze de uitwerking van de notulen van de werkgroep van gisteren.

De acties staan dik gedrukt.

Groet,

5.1.2e

Met vriendelijke groeten,

5.1.2e

 **Movares**
adviseurs & ingenieurs

Movares Nederland B.V.
Tel 06- 5.1.2e

5.1.2e @movares.nl

Verslag

Datum: 18-11-2020

Locatie: Online

Genodigden: [redacted] 5.1.2e [redacted] 5.1.2e [redacted] 5.1.2e [redacted]
[redacted] 5.1.2e [redacted] 5.1.2e [redacted] 5.1.2e
[redacted] 5.1.2e

1) Welkom en opening

De functie van [redacted] staat op DAS. [redacted] heeft zelf ook weer gesolliciteerd.

2) Stand van zaken Mobipunten ([redacted] 5.1.2e)

[redacted] 5.1.2e heeft afgelopen maandag overleg gehad met Rocov. Zij waren positief, maar hadden nog wel vragen rondom techniek. Hoe kunnen verschillende vervoersvormen via 1 app aangeboden worden?

Avia heeft een abonnement afgenomen, met 2 deelauto's en een aantal kilometers afgekocht. Nu zijn we bezig met een marketing campagne om die uren weg te zetten bij hun beste klanten.

Ook wordt er gekeken hoe we meer mensen bij de webinars kunnen krijgen. Het zijn relatief oudere mensen die tot nu toe gekeken hebben. We zijn aan het kijken of we via social media ook de jongere mensen kunnen benaderen. Hoe is de reclame gemaakt voor de webinars? Online via facebook en google, Pro heeft geflyerd op enkele locaties, en de groene informatie fietsen.

Connexion heeft laten weten dat Microsoft nog geen abonnementen heeft afgenomen. Als dit niet verandert moeten we misschien beslissen hier mee te stoppen.

[redacted] 5.1.2e: Morgen wordt er met Microsoft gepraat vanuit de gemeente Hollands Kroon. Moeten we dit meenemen? Dit lijkt [redacted] 5.1.2e een goed idee.

Deelauto's: [redacted] 5.1.2e heeft met PCL (Personal Car Lease) een gesprek gehad. Particulier huren hebben we het over gehad. Hier is een constructie voor opgesteld. Gemeente Den Helder was hier ook enthousiast over.

De vraag aan Den Helder is, kunnen we binnen 4 weken laadpalen aanleveren? Dit wordt lastig. Het is ook zonde om nu normale auto's te plaatsen, en dan over een paar maanden elektrische auto's.

[redacted] 5.1.2e: samen met de MRA-E kunnen we in gesprek over laadpalen. [redacted] 5.1.2e en [redacted] 5.1.2e kunnen samen kijken naar een tijdelijke oplossing. Er staan 2 laadpalen in Den Helder, zouden hier parkeerplaatsen gecreëerd kunnen worden? Er staan veel laadpalen op de rol bij Den Helder, ook hier kan bij aangehaakt worden. [redacted] 5.1.2e en [redacted] 5.1.2e zoeken hiervoor contact met elkaar.

Schagen heeft akkoord gegeven op de deelauto's. Samen met [redacted] 5.1.2e wordt gekeken waar de deelauto's geplaatst kunnen worden. Laadfaciliteiten zijn hier geen probleem. Bij Pro zit [redacted] 5.1.2e morgen middag.

Deelauto's in Hollands Kroon: Den Oever, Middenmeer en 't Veld gaan nog niet heel goed. De webinars is wel veel interesse naar, maar in praktijk nog weinig gebruik.

5.1.2e: Gaan er nog andere dingen gebeuren om het gebruik omhoog te krijgen.

Via Avia worden vouchers uitgedeeld. Fysiek zullen we ook flyers gaan uitdelen.

Hoe zit het met de ambassadeurs? In den Oever en Middenmeer hebben we die niet. Hier is geen wijks- of dorpsraad aanwezig.

Pro gaat eens in de twee weken door het dorp heen rijden met de deelauto's om zo reclame te maken. Morgen middag is er overleg met Pro betreft leefbaarheid. Bijvoorbeeld postbezorging en vervoer op afroep. Met jullie zou ik een brainstorm sessie willen doen wat jullie onder leefbaarheid verstaan? De sociale elementen koppelen aan mobipunten.

→ 5.1.2e gaat dit organiseren. 5.1.2e bereidt dit inhoudelijk voor.

Het opzetten van de Mobipunt Beheer BV:

In het bestuurlijk overleg is gevraagd hier meer snelheid in te krijgen.

Advocatenbureau Schenkelveld is gevraagd om in simpele taal de vragen op te stellen. Dit gaan we voorleggen aan de drie bestuurders. 5.1.2e wil hier ook graag bij zijn.

→ 5.1.2e gaat vragen aan het bestuurssecretariaat Hollands Kroon om deze afspraak te plannen.

Duidelijk erbij zetten wie er bij moeten zijn, hoe lang de afspraken duren etc. De bestuurders moeten er in ieder geval bij zijn.

3) Terugkoppeling Bestuurlijk Overleg (zie bijlage verslag)

Henny Huisman was wegens technische problemen niet aanwezig bij het overleg.

De acties:

- Mobipunten: De bestuurders gaan met Henny om tafel om te kijken of Texel toch een mobipunt zou willen. Er is behoefte aan een gemeenschappelijke raadsinformatiebrief en deze moet opgesteld worden.
 - 5.1.2e kan deze raadsinformatiebrief opstellen met input van 5.1.2e en opzet van 5.1.2e.
- N245: voorstel is akkoord. Dit pakt 5.1.2e intern op.
- N250: hoe nu verder? Er is een raadsinformatiebrief vastgesteld door het college en wordt morgen gedeeld met de raad in Den Helder. Ook is gevraagd om deze te delen met de regionale raden. Dit kan ook met ons gedeeld worden. Er komt tevens een persbericht over uit. Het onderzoek Teso is apart, en wordt morgen met Heleen besproken. Vrijdag ochtend gaat Heleen een interview geven betreft de uitkomsten van dit onderzoek.
 - Het reserveringssysteem heeft wat reuring veroorzaakt op Texel. Het gaat over de bedrijfsvoering van de Teso, maar wanneer wordt dit besproken met 5.1.2e? 5.1.2e heeft wel informatie aangeleverd voor dit onderzoek. Dit ligt ontzettend gevoelig op het eiland.
 - Hoe gaan we nu verder met de Ravelijnbrug? Uit het rapport komt de brug positief naar voren. De havenweg is geen optie. De VRI's gaan ook behoorlijk wat doen. Monitoren gaan we ook doen. Parkeren Kooijpunt is geen grote klapper. Dynamisch verkeersmanagement levert weinig op, en geeft elders problemen. Wat overblijft is de Ravelijnbrug om verder te onderzoeken. Wat 5.1.2e betreft gaan we van schets naar voorontwerp. Dit is een flinke klus, wat best wat geld kost.

- 5.1.2e : uit het economisch waarde onderzoek blijkt dat er anderhalf miljoen schade per jaar is. Willen we die brug rendabel maken, moet er ruimtelijke ontwikkeling plaatsvinden die dit gerechtvaardigd. Kunnen we dit ook niet inbrengen in het lobby document?
- Heleen heeft rondgebeld en veel waren enthousiast en blij met de uitkomsten van het rapport, ondanks dat het manifest was afgeschoten.
 - **Fietsroutes:** tijdens het overleg ging het over de verschillende routes en de wijze waarop wij geld hiervoor willen ontvangen. Een overeenkomst betreft de westelijke route wordt opgesteld. 5.1.2e vond dat de fietsroute langs de waddenbaai ook een doorfietsroute moet worden.
 - Hoe groot is het verschil tussen een “recreatieve route” en doorfietsroute? Op die andere routes gaat het ons ook niet lukken om alles doorfietsroute proof te krijgen.
 - We kunnen zeggen dat we het op dezelfde manier doen, alleen net iets beter kijken naar de recreatieve waarde.
 - 5.1.2e : bij de provincie is er een projectleider waddenbaai. De uitkomsten van het onderzoek kan door haar verder gebracht worden. Volgende week hebben we hier een afspraak over.
 - **Vervoerwaarde studie:** we hebben onderzoek uitgezet om te kijken naar de kansen voor het spoor Alkmaar-Den Helder. Daar kwam uit dat de lightrail geen meerwaarde geeft. Wat wel meerwaarde geeft is een aantal kernen toevoegen, waar woningbouw ontwikkeling kan plaatsvinden. We kunnen het meenemen in de visie die door Sweco ontwikkelt wordt.
 - **N77:** we gaan wat organiseren waar de bestuurders bij elkaar komen en toelichting krijgen van 5.1.2e Het zou goed zijn om aan te geven bij 5.1.2e dat het was korter mag dan vorige keer. 5.1.2e gaat kijken of er nog andere gedeputeerden aan moeten haken, en het secretariaat kan deze afspraak regelen. Is zo'n afspraak ook interessant voor Rijkswaterstaat? Iemand die met ruimtelijke vraagstukken bezig is? Het heeft wel een infra kant, maar ook een maatschappelijk vraagstuk. 5.1.2e gaat hier over nadenken. Als 5.1.2e nog een idee heeft, horen we het ook graag.
 - **LZV route:** Er ontstond een discussie of het niet een route was voor slechts 2 bedrijven. Of biedt het een mogelijkheid tot meer woningbouw? We hebben aangegeven het breed te onderzoeken. Wat als het wel een woningbouwproject faciliteert, hoe erg is dat? Als je de route die ze nu rijden opdoekt, en op de oude locatie woningbouw komt, vind Heleen het heel erg spreken voor eigen parochie. We gaan de uitvraag door 5.1.2e nog iets scherper op laten schrijven, en dan meervoudig onderhands aanbieden.
 - **Onderzoek verkeersveiligheid N99:** de stand van zaken is besproken. De analyse fase is afgerond. De maatregelen worden nu opgesteld. 5.1.2e heeft een uitgebreide notitie toegevoegd. Is die bekend bij het onderzoeksteam?
 - ➔ 5.1.2e **gaat checken of de notitie bekend is bij het onderzoeksteam.**
 - **Korte linksaffer:** dit onderzoek wordt vervolgd, maar moet eerst afgestemd worden met het verkeersveiligheid onderzoek N99.
 - **Agenda 2040:** dit is ons visie verhaal. Hier hebben we volgende week een afspraak over.
 - **Financiën:** waarom staat de Burgervlotbrug er nog op. Deze gaat van de lijst af, 5.1.2e past dit aan. 5.1.2e weet niet zeker of het hierdoor noodzakelijk is langs de vier raden te gaan? Er wordt afgeweken van de oorspronkelijke 5 projecten en het gaat om meer dan 5 ton. Bij een verschuiving binnen projecten van 5 ton en meer, moet dit besproken worden met de raden.

Het is sowieso goed de raden hier eens over te informeren, wat er binnen project bereikbaarheid gaande is. Niet alleen een financieel tabelletje maar een algemener bericht.

→ **5.1.2e** gaat bij **5.1.2e** navragen of het naar de raden moet

4) Uitvraag LZV route Diepsmeerweg te Warmerhuizen (**5.1.2e** , zie bijlage)

5.1.2e heeft de oorspronkelijke opzet van **5.1.2e** aangevuld, met wijzigingen bijhouden.

Aandachtspunten:

Haalbaarheidsaspecten: cultuurhistorie en archeologie staan beide nu redelijk uitgebreid in de uitvraag, wat veel geld en tijd kost. Als er nog nooit archeologisch onderzoek gedaan is daar, dan kan je niet met een bureauonderzoek aan de slag. Als je tot trechters komt t.b.v. de voorkeursvariant is dit te diepgaand, maar wat bijvoorbeeld wel nodig is, is een KLIC melding. **5.1.2e** : Er is al wel een KLIC melding gedaan, een jaar geleden. Na een jaar wordt dit wel geactualiseerd, maar zal niet de grootste post zijn.

Is er een termijn of besluitvorming mijlpaal in gedachte? Dan kunnen we die opnemen in de uitvraag. En een doorlooptijd van 3 maanden? Dit is haalbaar, maar wel krap. En er is niet sprake van een officieel besluitvormingsoverleg. Alleen een start overleg, tussen overleg en eind overleg.

5.1.2e : Hoeveel varianten willen we laten uitwerken?

5.1.2e : 2 a 3 varianten, en trechters naar 1 optimale variant. Dus 1 alternatief met een aantal variaties binnen het alternatief. 3 maanden doorlooptijd is ook ambitieus. De doorlooptijd wordt 4 maanden, wat net iets meer ruimte geeft.

Als het gaat om de varianten, zijn er de volgende opties: links van de weg, rechts van de weg, fietspad apart. Bij de aansluitingen heb je wel subvarianten, maar die worden in de planuitwerking verder uitgewerkt.

Duurzaamheid kan een onderdeel zijn van het afwegingkader. Hiermee wordt onder andere bedoelt, de mogelijkheid voor groter vervoer om gebruik te maken van de weg, en het inkorten van de route.

In de uitvraag zit ook een kaartje met daarop de huidige routes. Als opdrachtnemer is het handig meer achtergrond informatie te ontvangen. Maar op het kaartje mag de locatie van de nieuwe route nog niet afgebeeld zijn, want dit is wat het bureau moet gaan uitzoeken.

Daarnaast heeft **5.1.2e** in de uitvraag de overleg momenten wat aangepast: Overleg start, overleg afwegingskader, varianten, vaststellen optimale variant. Als jullie dit anders zien, hoort **5.1.2e** het graag.

Welke bureaus gaan we uitnodigen? Antea, Sweco en RHDHV. Ook gaat **5.1.2e** nog kijken of hij lokale bureaus kent.

→ **5.1.2e** gaat uitzoeken hoe ze verstuurd kunnen worden.

→ **Begin volgende week levert** **5.1.2e** **de uitvraag op.**

5) WVTTK

5.1.2e : het overleg volgende week, van donderdag om 14:30, daar kan **5.1.2e** niet bij zijn.

To: [redacted]@hollandskroon.nl; [redacted]@hollandskroon.nl; [redacted] [redacted]@noord-holland.nl; [redacted] [redacted]@schagen.nl; [redacted] [redacted]@advier.nl; [redacted] [redacted]@outlook.com; [redacted] (WNN); [redacted]@rws.nl; [redacted] [redacted]@texel.nl; [redacted]@denhelder.nl; [redacted]@denhelder.nl; [redacted]@denhelder.nl; [redacted]@denhelder.nl; [redacted] [redacted]

From: [redacted]
Sent: Mon 1/18/2021 10:56:25 AM
Subject: Notulen werkgroep DKW 13-01
Received: Mon 1/18/2021 10:56:41 AM
[20210113 Verslag werkgroep de kop werkt.docx](#)

Beste allen,
Zie de bijlage voor de notulen van de afgelopen werkgroep. Indien er op- en/of aanmerkingen zijn, hoor ik het graag.
Met vriendelijke groet,

[redacted]
[redacted]



T: [redacted]
M: [redacted]@movares.nl

- Vanwege de hoge parkeerdruk in centrum Den Helder is de voorgenomen elektrische laadpaal in het centrum niet mogelijk. Er moet gekeken worden naar een alternatieve locatie; 5.1.2e stelt de taxistandplaats voor. 5.1.2e zal op een kaartje aangeven waar mogelijke palen geplaatst kunnen worden en met 5.1.2e overleggen wat de beste optie is.
- Volgens Connexxion is er tot nu voor 1000 euro gereisd op Lijn 139. Aangezien het vervoersgebruik achterblijft, wordt voorgesteld om anonieme kaarten te gebruiken die opgeladen kunnen worden. Als de overige 39000 euro niet opgehaald wordt tot zomervakantie, moeten we kijken wat de vervolgstappen zijn.

b. Rapportage deelauto's en deelfietsen

Het gebruik van de deelauto's is laag. Omzet vanuit particulieren is 53 euro verspreid over 2 tot 3 deelauto's in het afgelopen half jaar. Vanwege corona viel dit ook ergens te verwachten. Zakelijke deelnemers lijken wel geïnteresseerd in deelauto's te zijn. Na de lockdown gaan we zo snel mogelijk fysiek de deelauto's promoten. Op dit moment is dat niet gewenst.

De deelfietsen doen het redelijk in Den Helder, Anna Paulowna, Den Oever en Schagen. In de kleine kernen wordt het niet gebruikt. Er zit wel opwaartse potentie in. Mogelijk kunnen bij Schoten ook deelfietsen geplaatst worden.

De uitkomsten uit de rapportage mogen gedeeld worden met NH Nieuws. Pro heeft ook interesse om geïnterviewd te worden, AVIA hebben we nog niet kunnen bereiken.

c. Raadsinformatiebrief (zie bijlage)

Er is een aanzet voor de RiB gemaakt. Het ligt nu ter aanpassing bij de drie gemeenten. Op korte termijn dient een 90% versie klaar te liggen. De brief is te lang nu, het moet worden ingekort.

d. Overig

- 5.1.2e is aan het kijken of Noordwest Ziekenhuisgroep geïnteresseerd is in afname van deelmobiliteit. Ook is er contact met andere bedrijven. Er wordt voorgesteld om de gemeenten te benaderen en hen te vragen welke bedrijven mogelijk geïnteresseerd zijn voor zowel afname als plaatsing van Mobipunten.
 - De uitkomsten van de brainstormsessie gaat 5.1.2e samenvatten en zullen tijdens de volgende werkgroep worden besproken.
- 3) MKBA N77-N99 (5.1.2e)
De bestuurlijke afspraak is nog niet ingepland. Eerst moet draagvlak gecreëerd worden creëren bij andere portefeuilles. Maandag zal Jeroen het in het college benoemen.
- 4) Agenda2040
Sweco wil deelnemen aan de werkgroep op 10 februari en de stand van zaken doornemen. 5.1.2e bereidt dit met hen voor en vraagt nog of er zaken vanuit de werkgroep voorbereid moeten worden.
- 5) Doorfietsroutes
- 5.1.2e probeert contact te krijgen met 5.1.2e. Hij had al had het concept eindrapport verwacht.
 - 5.1.2e is een collega van 5.1.2e. Ze maakt deel uit van Waddenbaai werkgroep, waarin veel wordt gerefereerd naar de

doorfietsroutes. Ze ziet enkele dingen in de plannen waar ze op- en aanmerkingen bij heeft. Ze wil graag deelnemen aan de werkgroep en dit bespreken.

5.1.2e neemt contact met haar op, maar wil eerst 5.1.2e spreken over zijn voortgang. Het ingenieursbureau is gekomen tot drie routes. Deze zijn niet in beton gegoten. 5.1.2e stelt voor dit proces eerst af te ronden en vervolgens iedere route opnieuw te bekijken. Op dat moment kunnen we haar uitnodigen. 5.1.2e merkt op dat de Fietsersbond ook graag wil meedenken. Na afronding van het onderzoek zullen we ook met hen contact opnemen. Mogelijk kunnen we de drie routes weer wegzetten bij een ingenieursbureau en in de opdracht zetten dat het bureau ook de omgeving moet betrekken, waaronder de Fietsersbond.

6) Uitvraag LZV route Diepsmeerweg te Warmenhuizen (5.1.2e)

5.1.2e plant met 5.1.2e en 5.1.2e een beoordeling van de aanbiedingen.

7) Verkeersveiligheidonderzoek N9/N99/N250

De uitkomsten van fase 1 van het onderzoek is online gezet en 5.1.2e deelt dit met de wethouders.

8) Programma DKW! Bereikbaarheid 2021 (zie bijlage)

De Kop Werkt gaat nog één jaar door. Hierna komt mogelijk een nieuwe samenwerkingsorganisatie waar bereikbaarheid waarschijnlijk weer een onderdeel van wordt.

- **Mobipunten**

Het streven is om eind 2021 een organisatie te hebben die staat en 20 'normale' en 5 mobipunten + te hebben gerealiseerd. Naast bereikbaarheid doelen we ook op het vergroten van de leefbaarheid in De Kop. Leefbaarheid is echter moeilijk meetbaar. Mogelijk kunnen we aanhaken op andere beleidsterreinen, zoals toerisme en klimaat. Het is echter nog onduidelijkheid hoe dit SMART kan worden gemaakt. Komende maanden gaan we afstemmen op welke beleidsterreinen we gaan aanhaken. Mogelijk wordt dit een plek gegeven in de Agenda2040.

Geconcludeerd wordt dat het doel wordt in 2021 25 mobipunten te realiseren en het te verankeren in beleid. In 2022 willen we zelfvoorzienend zijn op het vlak van deelmobiliteit.

- **N245**

Er is gesproken met de VRI personen. Er is onduidelijkheid over de stand van zaken. Van belang is dat de voorgenomen acties op de N245 uitgevoerd worden. Aangezien in 2022 het programma De Kop Werkt tot zijn einde komt, dient het budget voor de N245 in afspraken vastgelegd te worden. Een mogelijkheid is een bestuurlijk besluit met verrekeningsafpraak. We kunnen mogelijk met de VRI personen bespreken dat zij dit gaan regelen. 5.1.2e en 5.1.2e gaan hier nog over nadenken.

- **N250**

- De Ravelijnbrug wordt ondergebracht in Maritiem Cluster. Maritiem Cluster kijkt het in integratie met andere aspecten en bereikbaarheid is slechts één aan van de onderdelen. 5.1.2e heeft gesproken met verschillende personen binnen Den Helder. Hieruit kwam naar voren dat zij tegen verplaatsing van de Moormanbrug waren. Dit

heeft hij teruggekoppeld naar Heleen. Hoewel de Ravelijnbrug een goede maatregel is om de N250 te ontlasten, werd dit niet zo gezien. We moeten kijken wat er tot de mogelijkheden

behoort met het Nieuwe werk en Nieuwe diep. Er komt een gebiedsregisseur binnen het Maritiem Cluster. Een gesprek met Heleen moet plaatsvinden over de ambities van DKW m.b.t. de N250

- Mogelijk kunnen we onderzoeken of er een langzaamverkeerroute kan komen tussen station Den Helder en de haven. **5.1.2e** gaat kijken of bij Den Helder langzaamverkeersroutes onderwerp van gesprek zijn.
- **Doorfietsroutes**
 - Voor de bestuursovereenkomst De Koog – Alkmaar moet een verdiepingsslag plaatsvinden. Hiervoor kan een ingenieursbureau worden ingeschakeld. Eerst bepalen waar de verantwoordelijkheden hier liggen. Het moet worden voorkomen dat er geen subsidie voor aangevraagd kan worden indien er geen akkoord voor getekend is.
 - Financiering in beeld voor Waddenbaai
 - Programma Den Oever Medemblik ontwikkelen
 - Nieuwe routes ontwikkelen: welke slag komt hierna? Zijn er verbindingen die we nog zouden willen? Misschien geen doorfietsroutes in enge zin, maar wel de ontwikkeling van nieuwe routes om het fietsnetwerk in zijn geheel te verbeteren.
- **Verkeersveiligheid N9/N250/N99**
 - Het onderzoek naar de verkeersveiligheid N9/N250/N99 wordt waarschijnlijk afgerond in maart/april. Als regio moeten we benadrukken dat we maatregelen willen.
 - Uitvoeringsprogramma “eenvoudige” oplossingen
 - Financiering “eenvoudige” oplossingen
 - Nader onderzoek naar lange termijn oplossingen
- **Agenda 2040**
 - De ambitie is om een document met uitvoeringsprogramma op te stellen dat zowel naar extern als intern gebruikt kan worden. Er is een proces begonnen bij NoordHollandNoord voor een nieuw lobby document. We horen graag van **5.1.2e** wanneer hier iets uitkomt.
- **N77**
 - Dit dient terug te komen op de lobby agenda.
- **LZV**
 - De ambitie is dat het haalbaarheidsonderzoek is afgerond, met o.a. uitsluitsel over de kosten en de acties die we moeten ondernemen. Eind dit jaar willen we dit bekrachtigd hebben binnen DKW.
- **aansluiting EHC**
 - Er is een onderzoek naar een verbeterde aansluiting met de Energy Health Campus. **5.1.2e** **5.1.2e** of **5.1.2e** moeten meer over dit onderzoek weten. **5.1.2e** gaat hier achteraan.
 -

- **financiën**
 - alloceren van middelen

 - **NTB**
 - Binnen Den Helder is het idee ontstaan om een transferium op te zetten buiten Den Helder voor alle mensen die willen fietsen op Texel. Door het transferium buiten Den Helder te plaatsen, neemt het autoverkeer in het centrum af.
 - Een idee is om onderzoek te doen naar de behoefte aan een snelle verbinding tussen Den Oever en Oude Schild voor mensen die niet met de auto naar Texel komen.
- 9) WVTTK

To: 5.1.2e 5.1.2e 5.1.2e @noord-holland.nl]
Cc: 5.1.2e 5.1.2e [5.1.2e @noord-holland.nl]; Projectinkoop[5.1.2e @noord-holland.nl]
From: 5.1 5.1.2e
Sent: Thur 7/18/2024 12:03:54 PM
Subject: offerteaanvraag verkenning oeververbinding N250 - Nieuwe werk/ Nieuwe Diep
Received: Thur 7/18/2024 12:04:01 PM
[Offerteaanvraag verkenning nieuwe oeververbinding N250-NDNW Ravelijnbrug.docx](#)
[FW: Interessepeiling verkenning nieuwe oeververbinding N250](#)
[FW: Interessepeiling verkenning nieuwe oeververbinding N250](#)
[Interessepeiling verkenning nieuwe oeververbinding N250](#)
[Interessepeiling verkenning nieuwe oeververbinding N250](#)
[Interessepeiling verkenning nieuwe oeververbinding N250](#)

Ha 5.1.2e,

Zoals besproken vanochtend:

Bijgaand de offerteaanvraag en de interessepeiling voor de verkenning oeververbinding N250 - Nieuwe werk/ Nieuwe Diep.

Zou jij er voor willen zorgen dat het in Verseon/ de parafenroute terechtkomt?

De interessepeiling is gedaan onder 5 partijen, waarvan 4 partijen hebben aangegeven geïnteresseerd te zijn.

- Antea
- Sweco
- Witteveen+Bos
- Royal Haskoning DHV
- Arcadis

Ik heb alleen geen antwoord ontvangen van Antea.

Inkoop adviseert wel alle gepeilde partijen uit te vragen. Vanuit inkoop heb ik contact gehad met 5.1.2e .

Ik heb op de laatste versie nog geen antwoord ontvangen.

Ik stuur je de reacties die ik heb ontvangen even apart toe, anders wordt het aantal bijlagen te groot.

Heb jij zo voldoende? Anders kan je me bellen. Alvast dank! **

Met vriendelijke groet,

5.1.2e (5.1.2e) 5.1.2e 5.1.2e

5.1.2e

– Sector Mobiliteit

T: 5.1.2e

M: 5.1.2e

Houtplein 33 2012 DE Haarlem

Op vrijdagen beperkt aanwezig

www.noord-holland.nl

5.1.2e @noord-holland.nl



To: 5.1.2e 5.1.2e [5.1.2e @noord-holland.nl]

From: 5.1.2e 5.1.2e

Sent: Thur 8/15/2024 11:01:00 AM

Subject: OMC ter bespreking as maandag

Received: Thur 8/15/2024 11:00:00 AM

[2 Offerteaanvraag verkenning nieuwe oeververbinding N250-NDNW Ravelijnbrug.docx](#)

[3 030424 Programmaplan OMC 1.0.pdf](#)

[4 201710 Bijlage 1 Inventarisatie Onderzoeken Bereikbaarheid Texel In Den Helder Islant O-team.compressed.pdf](#)

[5 Rapport N250.pdf](#)

[3 030424 Programmaplan OMC 1.0.pdf](#)

[4 201710 Bijlage 1 Inventarisatie Onderzoeken Bereikbaarheid Texel In Den Helder Islant O-team.compressed.pdf](#)

[Memo besluiten verkenningfase Ravelijn v2.docx](#)

Hoi 5.1.2e,

Bijgevoegd memo om maandag te bespreken ter voorbereiding op interne PNH stuurgroep OMC.

Groet,

5.1 5.1.2e

5.1.2e - *Mobiliteit*

5.1.2e [@noord-holland.nl](mailto:5.1.2e@noord-holland.nl)

T 5.1.2e

Houtplein 33 2012 DE Haarlem

www.noord-holland.nl



Provincie
Noord-Holland

To: [5.1.2e] [5.1.2e] [5.1.2e]@rhdhv.com]; [5.1.2e] [5.1.2e] [5.1.2e]@rhdhv.com]; [5.1.2e] [5.1.2e] [5.1.2e]@rhdhv.com]
Cc: [5.1.2e] [5.1.2e] [5.1.2e]@noord-holland.nl]; [5.1.2e] [5.1.2e] [5.1.2e]@noord-holland.nl]
From: [5.1.2e] [5.1.2e]
Sent: Thur 11/28/2024 12:18:44 PM
Subject: Opmerkingen bij memo en excellijst.
Received: Thur 11/28/2024 12:19:03 PM
[EisenVanuitDisciplines verzamelde opmerkingen.xlsx](#)
[Reactie op Memo en Eisen.docx](#)
[Schema Ontsluiting 1 5000 Omgeving.jpg](#)
[Schema Ontsluiting 2 5000 Omgeving.jpg](#)
[20200714 Inpassingsvarianten entreegebied Nieuwe Haven.pdf](#)
[20240313 varianten verkeerstudie.pdf](#)
[Voorkeurslocatie Nieuwe Moormanbrug.pdf](#)
RE: Onderzoek naar locatie voor nieuwe oeververbinding N250-Nieuwe Werk/ Nieuwe Diep

Beste Mensen,

Hartelijk dank voor deze exercitie.
Bijgaand de verzamelde feedback.

Tevens wilde ik jullie nog aandachtspunten ten aanzien van de aanleg van de brug van mijn collega [5.1.2e] meegeven. Hij is helaas verhinderd bij de volgende sessie. Zie zijn e-mail in de bijlage.

Is het ook mogelijk, ook met het oog op het regelen van een ruimte en de drukke agenda's, mogelijk om uiterlijk begin volgende week een datum te prikken voor de volgende sessie?

Succes!

Met vriendelijke groet,

[5.1.2e] ([5.1.2e]) [5.1.2e] [5.1.2e]
[5.1.2e] - Sector Mobiliteit

Houtplein 33 2012 DE Haarlem

Op vrijdagen beperkt aanwezig

www.noord-holland.nl

[5.1.2e]@noord-holland.nl



Reactie op Memo en Eisen

Memo:

2. Analyse en beschikbare informatie

Binnenkort wordt er een sweco-onderzoek opgeleverd die meer onthult over de nieuwe ontwikkelingen binnen Den Helder waar (mogelijk) rekening gehouden dient te worden. Hierin wordt ook meer technische informatie gegeven over het verkeersmodel, onder andere het prognosejaar 2040. Referentiesituatie is met nieuwe Moormanbrug en 2040. Mobiliteitsonderzoek Maritiem Cluster is prognosejaar 2040. Hebben jullie deze niet? Dit gaat verder dan ons reguliere verkeersmodel (lees 2030).

De modellen voor kruispunten zijn bij deze reactie meegeleverd. Deze moeten meer info bevatten over de kruispuntenstromen en de doelgroepen. Wij denken dat hierbij 2 varianten van belang zijn. conform huidige situatie, of een situatie waarin al het verkeer over het NWND gaat. Verkeersstromen zijn wellicht in intensiteit onduidelijk, maar het uitgangspunt is dat de Ravelijnbrug in ieder geval voorziet in het zwaarste vrachtverkeer naar Koninklijke Marine, Offshore bedrijvigheid en vrachtverkeer naar Texel. Route van Texelverkeer wordt bepaald op basis van de resultaten SWECO onderzoek fase 2 (alles via N250, alles via Nieuwe Diep of rondje Den Helder).

Nieuwe inzichten uit het sweco onderzoek worden gedeeld. We hebben een nadrukkelijke verbinding nodig tussen SWECO en RHDHV op dit uit te lijnen. zsm inplannen??

Er wordt verder nog een allerlaatste check gedaan of er nog informatie mist. Het beeld is er wel dat alle informatie die er nu is ook daadwerkelijk gedeeld is.

3.1 Functie en gebruikers nieuwe brug.

Gebruikers Ravelijnbrug beperken zich niet alleen tot verkeer van en naar marine, maar ook havenverkeer en TESO-verkeer. Graag uitgaan van het maximale scenario. Dus al het Texelverkeer via Het Nieuwe Diep. Dat is de basis waarop de weg wordt ingericht, maar dat sluit niet uit dat er een andere keuze wordt gemaakt.

Met de komst van de Ravelijnbrug wordt (ook) een verbetering van de leefbaarheid beoogd op het hele stuk N250 langs Den Helder. Bij realisatie Ravelijnbrug wordt de van Kinsbergenbrug afgewaardeerd naar een langzaam verkeerroute. Hierdoor wordt de opstopping van dit kruispunt flink verminderd.

Graag de afbeelding Analyse aanpassen met nieuwe verduidelijkingen (zie hierboven) deze klopt niet meer.

3.2 Intensiteiten en Kruispuntstromen

NB: Het OMC mobiliteitsonderzoek hanteert een prognosejaar 2040 en niet 2030. Graag aanpassen.

Aanname: de intensiteiten op het kruispunt Ruyghweg – N250 – Van Kinsbergenbrug – Nieuwe Diep – Moormanbrug schuiven in de plansituatie zuidwaarts op. Op de N250 tussen de Van Kinsbergenbrug en Ravelijnbrug komt 50% van het verkeer op de Ruyghweg erbij omdat deze een relatie hebben met de nieuwe haven of het nieuwe werk. Dit verkeer slaat vervolgens af naar de Ravelijnbrug

Waar is deze aanname op gebaseerd, op TESO-verkeer via het NWND of via de N250? Wij vragen ons af of dit een juiste aanname is.

In paragraaf 3.2 wordt gesproken over 'Nieuwe haven' op het marine terrein. Klopt dit wel?

De locatie van de moormanbrug op de afbeelding (p5) Klopt niet. Zie meegezonden bijlagen voor de juiste (voorkeurs)locatie.

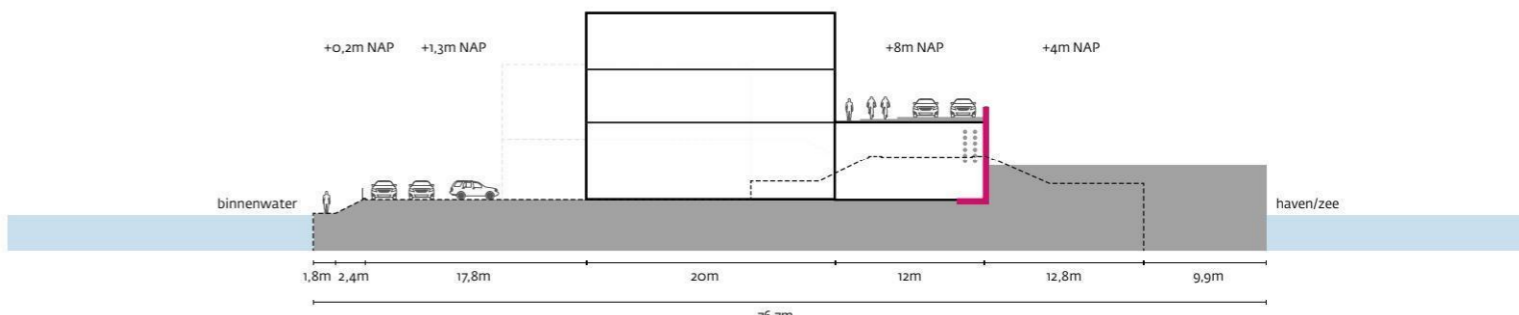
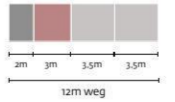
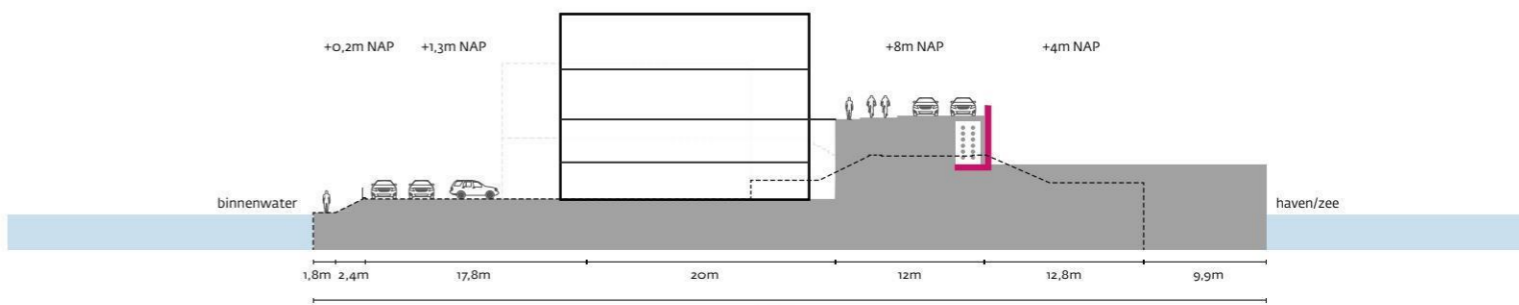
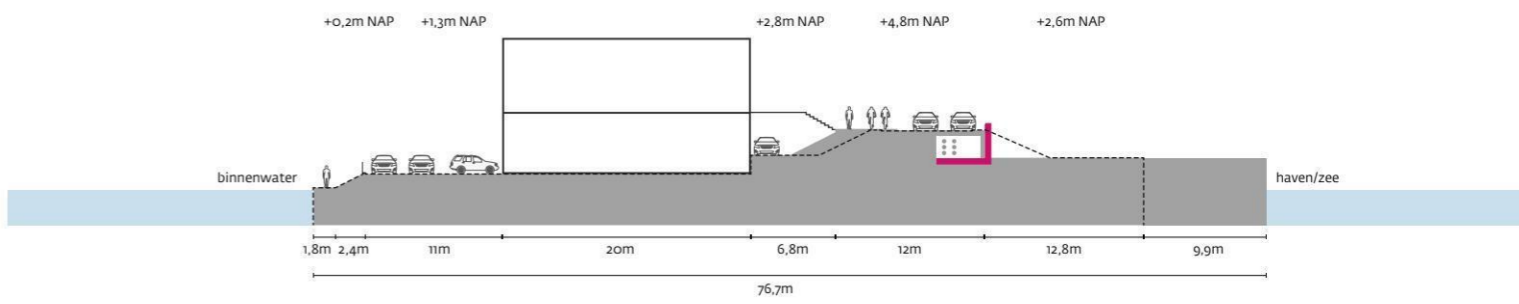
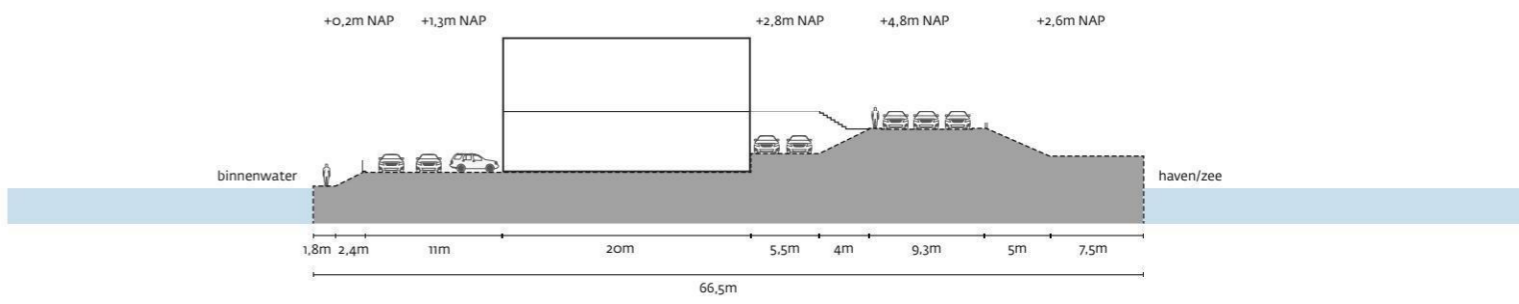
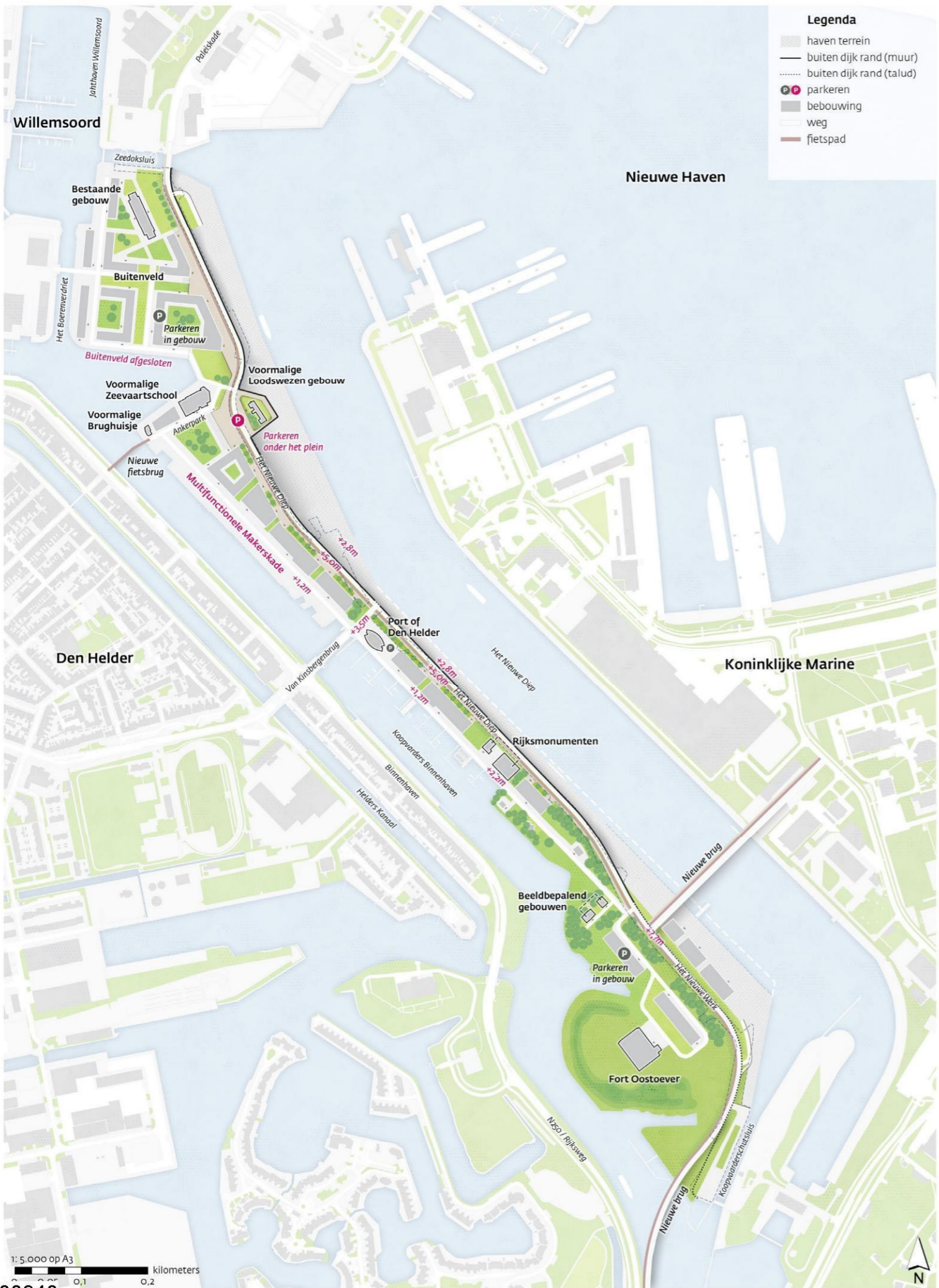
3.3 Aansluiting N250

Algemeen uitgangspunt:

- *Trek de twee rijstroken vanaf rotonde Ravelijnweg door naar nieuwe aansluiting Ravelijnbrug.* Over welke twee rijstroken spreken jullie dan? Ik zie dit niet helemaal voor mij
- *Fietsers steken over via de meest rustige tak (noordzijde).* Dus de N250? Hier moet een fietsoversteek gerealiseerd worden dan, is dit een veilige plek?

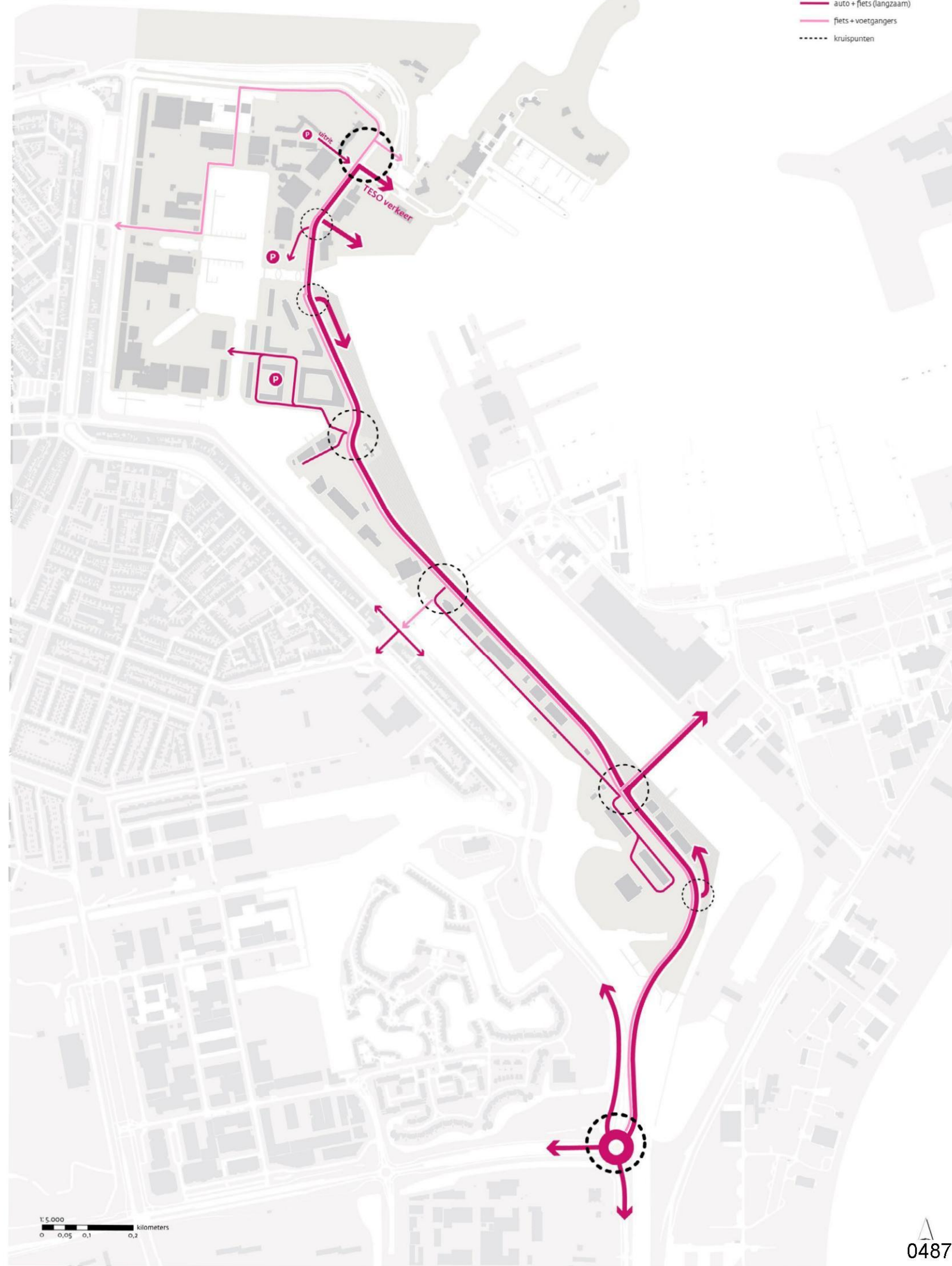
Turbo rotonde: is er genoeg ruimte om dit te realiseren?

VRI-Kruispunt: is er genoeg opstelcapaciteit op het moment dat er piekuren zijn? bijvoorbeeld in de spits, gedurende de afvaarttijden van de boot?

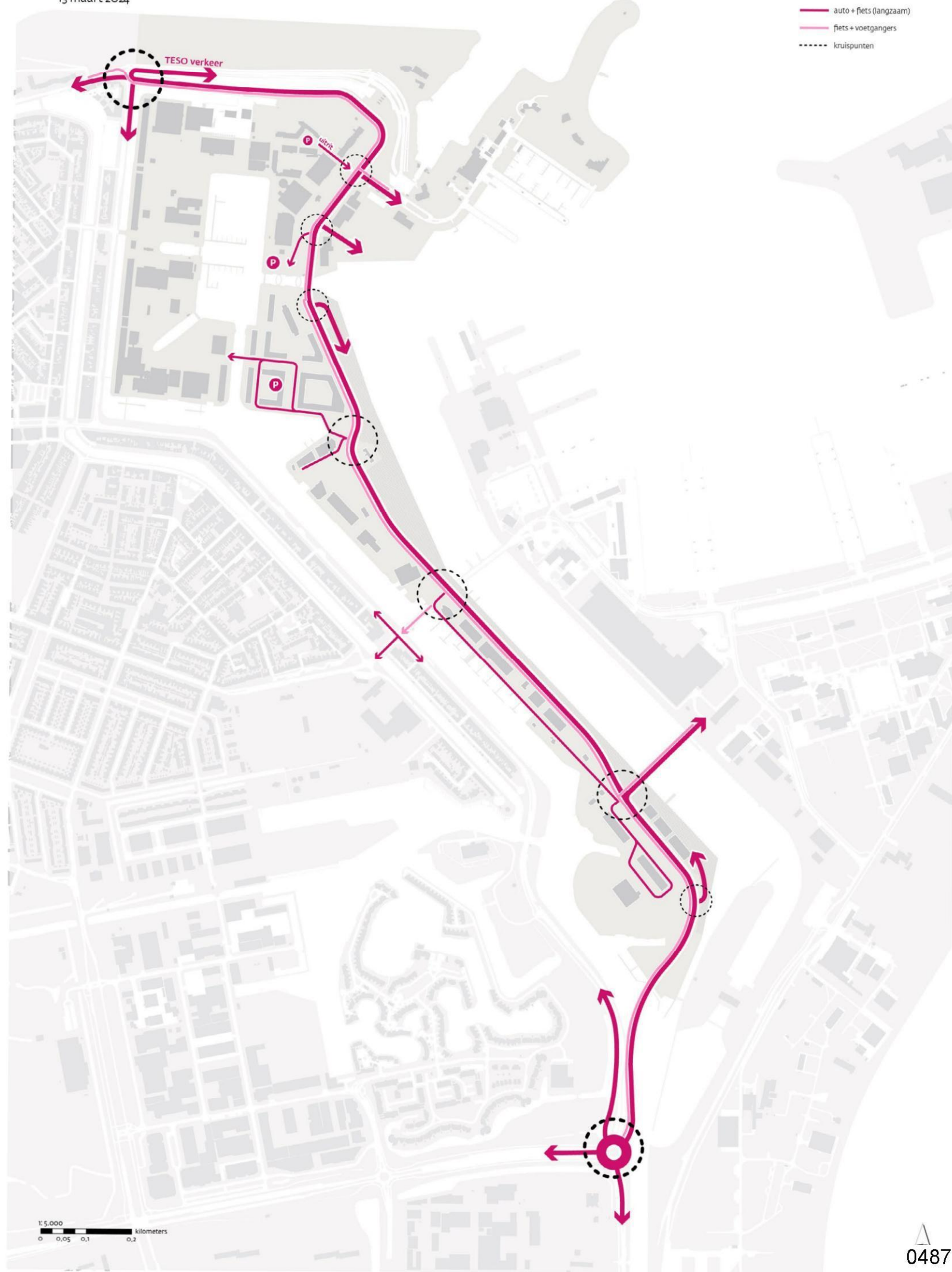
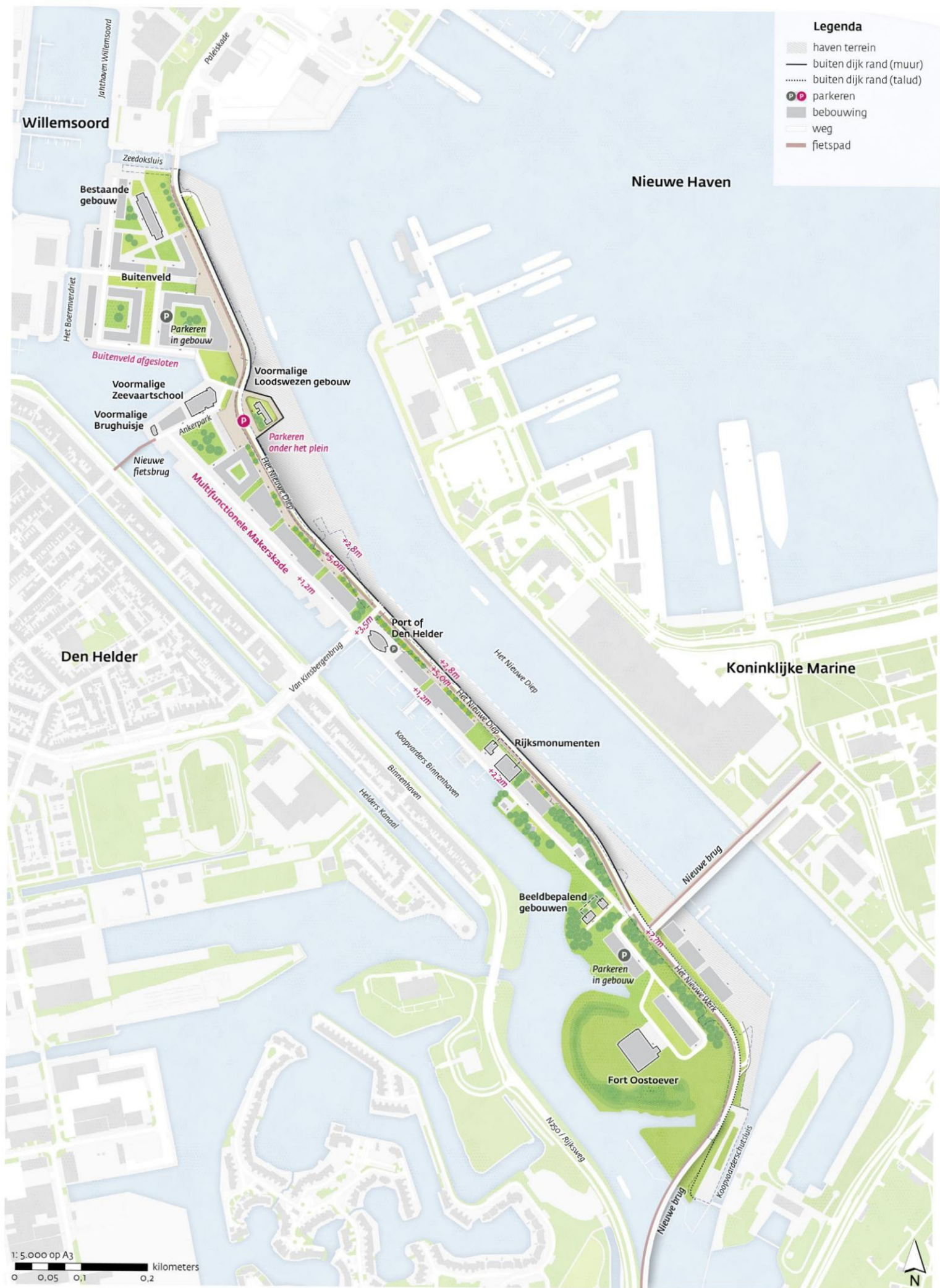




14 meter weg profiel
 kering met één zijde talud



Legenda
 auto (snel)
 auto + fiets (langzaam)
 fiets + voetgangers
 kruispunten





Voorkeurslocatie Nieuwe Moormanbrug

To: 5.1.2e 5.1.2e [5.1.2e @noord-holland.nl]
From: 5. 5.1.2e
Sent: Wed 11/27/2024 6:23:26 AM
Subject: RE: Onderzoek naar locatie voor nieuwe oeververbinding N250-Nieuwe Werk/ Nieuwe Diep
Received: Wed 11/27/2024 6:23:30 AM

Hoi 5.1.2e ,

Mijn inzet voor dit jaar is helaas erg beperkt.
Ik kan niet bij de sessie aanwezig zijn of verdere inbreng leveren.
Ik zie net wel een uitnodiging binnenkomen voor deze brug.
Een groot aandachtspunt dat ik jullie nu wel mee wil geven.
De Provincie bouwt zijn bruggen volgens de principes van het IFD bouwen.
Als zo besloten door het MT en vastgelegd in de ERBI deel 2 Kunstwerken.
Deze principes zijn vastgelegd in de NTA 8085 en NTA8086.

Het gebruik van deze principes **moet** al in deze fase gaan gebeuren.
Ik lees een geparametriseerd model wat men gebruikt.
Als dat niet deze principes bevat wil ik wel een winstwaarschuwing afgeven voor de vervolgfase, pas op waar je een eventuele keuze op baseert.
Ga niet teveel de diepte in als het over een locatie het, en hou je nog ver van beeldkwaliteit.

Met vriendelijke groet,

(5.1.2e) 5.1.2e
5.1.2e

T (5.1.2e)
M 5.1.2e

Houtplein 33 2012 DE Haarlem
(bschikbaar maandag t/m donderdag, vrijdag alleen in overleg)

www.noord-holland.nl

5.1.2e @noord-holland.nl



Van: 5.1 5.1.2e < 5.1.2e @noord-holland.nl >
Verzonden: woensdag 13 november 2024 10:01
Aan: 5. 5.1.2e < 5.1.2e @noord-holland.nl >
Onderwerp: Onderzoek naar locatie voor nieuwe oeververbinding N250-Nieuwe Werk/ Nieuwe Diep

Beste 5.1.2e ,

Graag zou ik jou willen uit te nodigen om deel te nemen aan een expertsessie die wordt gehouden in het kader van een locatieonderzoek voor een nieuwe brug.

Onlangs is er een onderzoek gestart naar een (voorkeurs)locatie voor een nieuwe brug die een verbinding moet vormen tussen de N250 en het nieuwe Werk/nieuwe Diep (Den Helder).
Deze opdracht wordt uitgevoerd door Royal Haskoning DHV, in opdracht van de provincie en de partners binnen het Maritiem Cluster. In de bijlage vind je de offerteaanvraag en het plan van aanpak van RHDHV.

Op de korte termijn wordt er door RHDHV een expertsessie gepland, waarin de eerste bevindingen worden gepresenteerd. In deze sessie hebben de deelnemers de gelegenheid om op de uitkomsten te reageren. Ook wordt het afwegingskader, waaruit een voorkeursvariant moet komen, besproken en becommentarieerd.

Graag willen we jouw expertise inzetten tijdens deze sessie, ik hoor graag van je of je hieraan kunt deelnemen. Een datum is nog niet bekend.

Met vriendelijke groet,

708648

0489

5.1.2e

5.1.2e

– Sector Mobiliteit

5.1.2e

T: 5.1.2e

M: 5.1.2e

Houtplein 33 2012 DE Haarlem

Op vrijdagen beperkt aanwezig

www.noord-holland.nl

5.1.2e [@noord-holland.nl](mailto:5.1.2e@noord-holland.nl)



To: [5.1.2e] [5.1.2e] [5.1.2e] @noord-holland.nl]; [5.1.2e] [5.1.2e] [5.1.2e] @outlook.com]; [5.1.2e]
[5.1.2e] [5.1.2e] @denhelder.nl]
Cc: [5.1.2e] [5.1.2e] [5.1.2e] @sweco.nl]
From: [5.1.2e] [5.1.2e]
Sent: Mon 9/14/2020 6:33:26 AM
Subject: Overleg uitwerkingen bereikbaarheid N250 15/9
Received: Mon 9/14/2020 6:33:41 AM
[14092020 samenvatting rapport Uitwerkingen Bereikbaarheid.docm](#)

Hoi [5.1.2e] [5.1.2e] ,

Morgen spreken wij elkaar van 10.30 – 11.30 over het project Uitwerkingen Bereikbaarheid N250. Doel van het overleg is om de conclusies van het rapport door te nemen. Dit rapport heb ik op 13 augustus gestuurd, met daarbij een samenvatting. Die samenvatting hebben wij, na feedback van [5.1.2e] op het hoofdrapport, aangepast. In de bijlage van deze mail heb ik dan ook de aangepaste samenvatting toegevoegd.

Naast het bespreken van de conclusies kijken we ook vooruit naar de afronding van dit project. Ik zal een lijst met gemaakte/afgeronde documenten opstellen en die bij jullie toetsen.

Tot morgen!

Groeten, [5.1.2e]

Samenvatting

Maatregelen bereikbaarheid N250 Den Helder

Datum 14 september 2020
Status Definitieve versie 1

Inleiding

Het Regionaal Ambitiedocument is een gezamenlijk product van de vijf partijen die betrokken zijn bij De Kop Werkt! (Provincie Noord-Holland en de gemeenten Den Helder, Texel, Schagen en Hollands Kroon). In dit document zijn doelen vastgelegd waar de komende vier jaar aan wordt samengewerkt. Een van de aandachtsgebieden is de bereikbaarheid van de Kop van Noord-Holland en specifiek van Den Helder.

Op basis van een onderzoek uit 2019 (*Middellange termijn oplossingen bereikbaarheid Den Helder, 2019*) is door..... een aantal potentiële maatregelen geselecteerd die mogelijk verlichting kunnen bieden aan de ervaren verkeersproblemen in Den Helder. Het betreft ondermeer twee infrastructurele maatregelen, namelijk een onderdoorgang op het kruispunt N250 – Havenweg – Ruylweg en een brug tussen de Ravelijnweg en Het Nieuwe Werk. Deze twee infrastructurele maatregelen worden als elkaars alternatief gezien. Daarnaast zijn er in dit onderzoek vier niet-infrastructurele maatregelen als Quick Wins aangeduid. Dit betreft het verplaatsen van de Moormanbrug, het verplaatsen van de zuidingang van het Marine terrein in noordelijke richting, dynamisch verkeersmanagement en parkeermaatregelen.

De potentiële maatregelen zijn in de periode januari - september 2020 nader onderzocht op hun haalbaarheid en effectiviteit. De Kop Werkt! heeft hierin samen met de Gemeente Den Helder en de Provincie Noord-Holland het initiatief genomen. Sweco heeft dit onderzoek uitgevoerd.

Opzet haalbaarheidsonderzoek

In het in 2020 uitgevoerde onderzoek is de haalbaarheid en de effectiviteit van de geduide potentiële maatregelen (2019) onderzocht om daarmee te bepalen of deze maatregelen inderdaad potentie hebben.

Bij de beoordeling van de effectiviteit is onderzocht in hoeverre de rijtijd op de N250 door de maatregel korter wordt. Voor de infrastructurele maatregelen en de maatregelen die vallen binnen het dynamisch verkeersmanagement is hiervoor het beschikbare verkeersmodel van de gemeente Den Helder ingezet.

Bij de beoordeling van de haalbaarheid is onderzocht welke fysieke of maatschappelijke impact de maatregel heeft en wat de kosten en baten van de maatregel zijn. Voor de Ravelijnbrug en de onderdoorgang is parallel aan dit onderzoek per maatregel een schetsontwerp uitgewerkt. Beide ontwerpen voldoen enerzijds aan de provinciale richtlijnen en anderzijds aan de wens om een zo optimaal mogelijke inpassing te realiseren. Deze ontwerpen zijn input geweest voor de beoordeling van de haalbaarheid.

De effectiviteit en haalbaarheid van de maatregelen is afzonderlijk van elkaar inzichtelijk gemaakt. Daarnaast is ook gekeken naar waar maatregelen elkaar (kunnen) versterken. Hiervoor zijn twee maatregelpakketten samengesteld.

Probleemanalyse

De bereikbaarheid van Den Helder vormt al jaren een probleem. In 'de kop van Den Helder' zijn verschillende functies gevestigd: het centrumgebied van Den Helder, het Marine terrein, een civiele haven en de TESO-veerhaven (richting Texel). Die verschillende functies trekken verkeer aan. Piekmoment in het verkeersaanbod zijn tijdens de zogeheten 'toeristische dagen'¹. Op deze dagen is er op ieder kruispunt van de N250, dat vanaf de

¹ Gebaseerd op de vrijdag voor Pinksteren (de inschatting is dat deze situatie representatief is voor circa 40 dagen per jaar).

Kooy (knooppunt N9/N99) de hoofdontsluiting is door Den Helder, een verkeersafwikkelingsprobleem. Er is dan sprake van wachtrijen op de hele N250. Dit gaat ten koste van de bereikbaarheid van de kop van Den Helder. Het verkeer zoekt dan ook alternatieve routes door bijvoorbeeld het centrum van Den Helder. Ook daar ontstaan dan wachtrijen wat ten koste gaat van de leefbaarheid in de stad.

Resultaten effectanalyse

Infrastructurele maatregelen

Ravelijnbrug

Als losstaande maatregel heeft de Ravelijnbrug (inclusief het afsluiten van de Van Kinsbergenbrug voor gemotoriseerd verkeer) van alle te onderzoeken maatregelen het grootste effect op de doorstroming van de N250. Dit komt doordat met deze maatregel de verschillende verkeersstromen, ter hoogte van de Ravelijnweg, van elkaar gescheiden worden. Verkeer van en naar de haven en het Marine terrein kan gebruik maken van de brug. Voor deze bestemmingen wordt de bereikbaarheid met een Ravelijnbrug sterk verbeterd. Door het scheiden van de verkeersstromen blijft er op de N250 hoofdzakelijk verkeer van en naar het centrum en de TESO veerhaven rijden. Doordat de verkeersdoorstroming op de N250 met een Ravelijnbrug verbeterd, trekt de N250 ook weer verkeer aan vanuit het centrum.

Met name op de toeristische dagen is het effect groot. Op die dagen zijn in de huidige situatie de grootste wachtrijen. Tijdens de drukste momenten op die dagen neemt de rijtijd met een Ravelijnbrug tot 60% af. Dit zorgt ervoor dat de baten van deze maatregel het hoogst zijn. De realisatiekosten van een Ravelijnbrug bedragen circa 40 tot 55 miljoen euro; dit is afhankelijk van de keuze voor fietsvoorzieningen (fietsstroken of vrijliggend fietspad aan weerszijden) langs de nieuwe verbinding. Die kosten worden deels veroorzaakt door de fysieke impact van de Ravelijnbrug. Die fysieke impact met name groot bij de aansluiting op Het Nieuwe Werk. Het wegprofiel bij Het Nieuwe Werk en Het Nieuwe Diep moet worden aangepast. Daarnaast moet de haven van Fort Westoever gedempt worden.

Onderdoorgang ter hoogte van de Havenweg

Bij het realiseren van een onderdoorgang bij de Havenweg worden verkeersstromen niet van elkaar gescheiden. Het verkeer van alle bestemmingen blijft op de N250 rijden. Doordat er een knelpunt bij het kruispunt met de Havenweg wordt opgelost, trekt deze maatregel verkeer aan, onder andere uit het centrum. Dit vergroot de verkeersdruk op andere kruispunten op de N250. Hierdoor is de winst in rijtijd tijdens de toeristische dagen ongeveer de helft ten opzichte van de winst door de Ravelijnbrug.

De impact van de onderdoorgang is groot. Zo schuift onder andere het wegprofiel van de N250 richting het kanaal waardoor de vaarwegbreedte niet meer voldoet aan de Richtlijnen Vaarwegen 2017. De kosten van deze maatregel zijn circa 40 miljoen euro.

Een Ravelijnbrug of een onderdoorgang ter hoogte van de Havenweg worden als elkaars alternatief gezien. Het effect van een Ravelijnbrug op de verkeersdoorstroming door Den Helder is groot in tegenstelling tot de realisatie van een onderdoorgang. Bij een keuze voor verder onderzoek naar een grote infrastructurele maatregel is het advies om dan uit te gaan van een Ravelijnbrug.

Overige maatregelen

Uit de effectanalyse volgt dat van de overige maatregelen het optimaliseren van VRI's op de N250 (inclusief het kruispunt met de Ravelijnbrug) het meest effect heeft. Het prioriteren van verkeersstromen, bijvoorbeeld op het moment dat auto's van de TESO-boot afrijden, levert een verbetering van de doorstroming op. De rijtijden nemen tijdens de drukke momenten op de toeristische dagen op de N250 tot 50% af. Van een toename van (gemiddelde) wachtrijen op aansluitende wegen is nauwelijks sprake. De bestuurlijke keuze (die gedurende dit onderzoek is gemaakt) om in het laatste kwartaal van 2020 op drie geregelde kruispunten op de N250 zogeheten Slimme iVRI's te realiseren is een goede stap om het optimaliseren van de VRI's mogelijk te gaan maken.

Het sturen van verkeer via alternatieve routes is een andere mogelijkheid binnen dynamisch verkeersmanagement. De winst bij deze maatregel is echter minimaal. Bij 10% van het TESO verkeer via de alternatieve route (Waddenzeestraat – Middenweg – Kanaalweg) is de winst in rijtijd op de N250 1 à 2%. Op de alternatieve route beginnen hierdoor de wachtrijen (Kanaalweg) al toe te nemen. Rijtijdwinst op de N250 valt pas te behalen als er een aanzienlijk deel van het verkeer via de alternatieve route rijdt. Echter, de knelpunten op de alternatieve route (in aantal en in omvang) zullen dan snel toenemen.

De andere drie maatregelen 'het verplaatsen van de Moormanbrug, het verplaatsen van de zuidingang van het Marine terrein en het nemen van parkeermaatregelen' leveren als losstaande maatregel een licht positief effect op. De verwachting is echter dat deze maatregelen in combinatie met andere maatregelen een versterkend effect kunnen hebben. Enerzijds omdat zij bijdragen aan een grotere herverdeling van het verkeer (verplaatsen Moormanbrug of zuidingang van het Marine terrein) of anderzijds omdat zij bijdragen aan een afname van de druk op de N250 (parkeermaatregelen).

Het advies is om met het optimaliseren van de VRI's ook het kruispunt met de Ravelijnweg als geregeld kruispunt (met iVRI's) te realiseren. Door dit kruispunt te regelen kan de doorstroming van het verkeer over de N250 nog meer geoptimaliseerd worden. Een VRI-geregeld kruispunt op deze locatie vergroot ook de mogelijkheid tot sturen van de verkeersstromen in combinatie met een eventuele Ravelijnbrug, omdat er dan voor een deel van het verkeer een alternatieve route is.

Maatregelenpakketten

De effectanalyse biedt aanknopingspunten om een pakket samen te stellen voor de korte/middellange termijn en de lange termijn. Op basis van de inzichten uit de effectanalyse per maatregel, zijn twee pakketten van maatregelen samengesteld. Het ene pakket heeft als basis een Ravelijnbrug en het andere pakket heeft als basis het optimaliseren van de VRI's op de N250.

De combinatie van het verplaatsen van de Moormanbrug en de realisatie van de Ravelijnbrug zorgt nauwelijks voor een elkaar versterkend effect. Wel kan met het verplaatsen van de Moormanbrug de zeehaven uitbreiden; een belangrijk economisch effect. Gelet op de realisatietermijnen van beide maatregelen kan dit pakket gefaseerd gerealiseerd worden: verplaatsen Moormanbrug op de middellange termijn, realisatie Ravelijnbrug op de lange termijn. De kosten van dit pakket worden ingeschat op 50 tot 60 miljoen euro.

Het tweede pakket gaat uit van het optimaliseren van de VRI's op de N250 in combinatie met de maatregel dat het gebruik van alternatieve vervoerswijzen vanaf een parkeerterrein bij De Kooy stimuleert. Deze combinatie laat zich moeilijk in een verkeersmodel doorrekenen daarom is op basis van expert judgement een verwachting bepaald. De

verwachting is dat combineren van deze maatregelen een versterkend effect op de doorstroming van de N250. Het gebruik van alternatieve vervoerswijzen vanaf De Kooy, bijvoorbeeld een shuttlebus, kan de druk op de N250 verlichten. Dit gebruik groeit naar mate de doorstroming op de N250 verbetert. Het optimaliseren van VRI's op de N250 realiseert die verbetering. De grootste kostenpost van dit pakket is de realisatie van het parkeerterrein. Die kosten worden ingeschat op circa 500.000 euro. Met het realiseren van de maatregel bij de VRI's op de N250 en het aanbieden van alternatieve vervoerswijzen wordt dit pakket ingeschat op circa 5 – 10 miljoen euro. Wanneer bezwaarprocedures meevallen kan deze maatregel op korte tot middellange termijn gerealiseerd worden.

Aanbevelingen

1. Uit het onderzoek blijkt dat het optimaliseren van de VRI's grote potentie heeft om de verkeersdoorstroming op de N250 te verbeteren. In het laatste kwartaal van 2020 worden op drie kruispunten van de N250 iVRI's gerealiseerd. Deze iVRI's zijn een belangrijke voorwaarde om de verkeersdoorstroming op de N250 te gaan optimaliseren. Het is nodig dat de afstelling van de VRI's hierop aangepast wordt en dat interactie met de VRI's wordt geoperationaliseerd. Wij adviseren om het effect van de optimalisatie te monitoren. Daarnaast is het advies is om aanvullend het kruispunt Ravelijnweg – N250 om te bouwen naar een VRI-geregeld kruispunt. In de toekomst kan dan beter gestuurd worden op de verkeersstromen door Den Helder.
2. Ook is het advies om de potentie van een parkeersysteem bij De Kooy, verder te onderzoeken. De potentie wordt onder andere bepaald door het aantal lang parkeerders in het centrum en bij de TESO. Door een uitgebreid parkeeronderzoek uit te voeren kan meer inzicht verkregen worden in het aantal langparkeerders in Den Helder. Een andere voorwaarde is de uitbreiding van de blauwe zone in het centrum van Den Helder en bij Willemsoord en het draagvlak hiervoor. Het is denkbaar om een Marktscan of Marktconsultatie op te starten om te zien welke ideeën er zijn voor de invulling van locatie De Kooy.
3. Ten slotte is het advies om de potentie en het draagvlak van de Ravelijnbrug verder te onderzoeken. Uit deze studie volgt dat bij deze maatregel het meeste effect wordt verwacht.

To: Communicatie De Kop Werkt! [5.1.2e]@dekopwerkt.nl]
From: Communicatie De Kop Werkt!
Sent: Thur 11/19/2020 8:30:05 AM
Subject: Persbericht: Oplossingen doorstroming N250 in zicht
Received: Thur 11/19/2020 8:30:30 AM
[20201119 Persbericht Oplossingen doorstroming N250.docx](#)
[20201119 Persbericht Oplossingen doorstroming N250.pdf](#)

Beste redactie,

Het optimaliseren van de verkeerslichten en de aanleg van de Ravelijnbrug hebben de meeste invloed op een betere doorstroming op de N250 in Den Helder. De verkeerslichten hebben op de korte termijn (ca. twee jaar) al een positieve impact; de Ravelijnbrug heeft de meeste invloed, maar heeft een lange voorbereidingstijd nodig. Ook de haalbaarheid moet nog nader worden onderzocht.

Dat blijkt uit een rapport dat is opgesteld door Sweco in opdracht van het regionaal samenwerkingsverband De Kop Werkt!.

Lees meer over de uitkomsten van het rapport via het persbericht in de bijlage.

Met vriendelijke groet,

[5.1.2e]

[5.1.2e]



Telefoon: [5.1.2e]

e-mail: [5.1.2e]@dekopwerkt.nl / [5.1.2e]@denhelder.nl

www.dekopwerkt.nl

[@dekopwerkt](#)

Persbericht van De Kop Werkt! 19 november 2020

Oplossingen doorstroming N250 in zicht

Het optimaliseren van de verkeerslichten en de aanleg van de Ravelijnbrug hebben de meeste invloed op een betere doorstroming op de N250 in Den Helder. De verkeerslichten hebben op de korte termijn (ca. twee jaar) al een positieve impact; de Ravelijnbrug heeft de meeste invloed, maar heeft een lange voorbereidingstijd nodig. Ook de haalbaarheid moet nog nader worden onderzocht. Dat blijkt uit een rapport dat is opgesteld door Sweco in opdracht van het regionaal samenwerkingsverband De Kop Werkt!.

In de studie van het ingenieursadviesbureau Sweco zijn meerdere kansrijke maatregelen onderzocht, die op middellange en lange termijn de doorstroming op de weg zouden kunnen bevorderen. Het doel was om inzicht te geven in de effectiviteit en haalbaarheid van de geselecteerde maatregelen. Onderdeel van het onderzoek waren de aanleg van de Ravelijnbrug, ondertunneling Havenweg, ook wel bekend als het 'Manifest N250', verplaatsing van de Moormanbrug, dynamisch verkeersmanagement, verplaatsing zuidingang marineterrein en parkeermaatregelen.

Wethouder Heleen Keur: "Ik ben oprecht blij met de uitkomsten van dit rapport en de kwaliteit ervan. Het onderzoek biedt ons een handvat en mogelijkheden om volgende stappen te zetten voor de structurele bereikbaarheid van Den Helder, de binnenstad en de haven via de N250. Hierin trekken we samen op met de ontwikkelingen binnen het maritiem cluster."

Ravelijnbrug voorkeur

De onderzoeksresultaten laten zien dat de Ravelijnbrug de voorkeur geniet boven een ondertunneling bij de Havenweg. Hoewel de doorstroming weliswaar verbetert door de ondertunneling, heeft het ook een aanzuigend effect van verkeer. Hierdoor wordt het uiteindelijke doel van de maatregel niet bereikt. Daarnaast is de ingreep in het landschap fors: de weg wordt breder in de richting van het kanaal. De bestaande vaarweg is daardoor niet breed genoeg meer. Bovendien moeten de kade- en damwand worden vervangen.

De verwachting is dat het verplaatsen van de Moormanbrug als losstaande maatregel weinig tot geen effect heeft op de doorstroming van de N250, maar wel in combinatie met de Ravelijnbrug. Van de verplaatsing van de zuidingang van het marineterrein meer richting het noorden, wordt een geringe werking voorspeld.

Dynamisch verkeersmanagement, waarbij verkeer over andere routes richting de Texelse boot wordt geleid, geeft eveneens weinig verlichting. Hierdoor ontstaan er elders in de stad juist meer knelpunten.

Intelligente verkeerslichten

De recente installatie van intelligente verkeerslichten bieden wel een positief perspectief. Het duurt ongeveer een jaar voordat het systeem de meest optimale afstemming van verkeerslichten heeft gevonden. De winst wordt momenteel al gevonden in het feit dat alle verkeerslichten op de N250 zijn aangesloten bij één centrale, zodat afstemming tussen de verschillende verkeerslichten kan plaatsvinden. In het advies is verder opgenomen om de rotonde op de Ravelijnweg-N250 om te bouwen naar een kruispunt met verkeerslichten.

Het rapport adviseert verder om de parkeermogelijkheden op De Kooy nader te bestuderen. Los van uitgevoerde onderzoek, heeft de gemeente Den Helder ook nog laten onderzoeken of een reserveringssysteem voor de TESO kan helpen de doorstroming te verbeteren. Daarvan zijn later dit jaar resultaten beschikbaar.

De Kop Werkt!

Dit project valt onder 'De Kop Werkt!', het regionaal stimuleringsprogramma van de vier Kopgemeenten Texel, Den Helder, Hollands Kroon en Schagen en de provincie Noord-Holland. Wij werken samen aan een toekomstbestendige regio. Dat doen wij door continu kansen te benutten die de kracht van de regio versterken. Daarbij gaat het om de ontwikkeling van havens, agribusiness, energiesector, toerisme, bereikbaarheid en leefomgeving.

Meer informatie vindt u op www.dekopwerkt.nl.

Voor de redactie

Voor meer informatie over dit project kunt u contact opnemen met communicatieadviseur 5.1.2e^{5.1.2e}

5.1.2e via 5.1.2e [@dekopwerkt.nl](https://twitter.com/dekopwerkt.nl) of 5.1.2e .

Persbericht van De Kop Werkt! 19 november 2020

Oplossingen doorstroming N250 in zicht

Het optimaliseren van de verkeerslichten en de aanleg van de Ravelijnbrug hebben de meeste invloed op een betere doorstroming op de N250 in Den Helder. De verkeerslichten hebben op de korte termijn (ca. twee jaar) al een positieve impact; de Ravelijnbrug heeft de meeste invloed, maar heeft een lange voorbereidingstijd nodig. Ook de haalbaarheid moet nog nader worden onderzocht. Dat blijkt uit een rapport dat is opgesteld door Sweco in opdracht van het regionaal samenwerkingsverband De Kop Werkt!.

In de studie van het ingenieursadviesbureau Sweco zijn meerdere kansrijke maatregelen onderzocht, die op middellange en lange termijn de doorstroming op de weg zouden kunnen bevorderen. Het doel was om inzicht te geven in de effectiviteit en haalbaarheid van de geselecteerde maatregelen. Onderdeel van het onderzoek waren de aanleg van de Ravelijnbrug, ondertunneling Havenweg, ook wel bekend als het 'Manifest N250', verplaatsing van de Moormanbrug, dynamisch verkeersmanagement, verplaatsing zuidingang marineterrein en parkeermaatregelen.

Wethouder Heleen Keur: "Ik ben oprecht blij met de uitkomsten van dit rapport en de kwaliteit ervan. Het onderzoek biedt ons een handvat en mogelijkheden om volgende stappen te zetten voor de structurele bereikbaarheid van Den Helder, de binnenstad en de haven via de N250. Hierin trekken we samen op met de ontwikkelingen binnen het maritiem cluster."

Ravelijnbrug voorkeur

De onderzoeksresultaten laten zien dat de Ravelijnbrug de voorkeur geniet boven een ondertunneling bij de Havenweg. Hoewel de doorstroming weliswaar verbetert door de ondertunneling, heeft het ook een aanzuigend effect van verkeer. Hierdoor wordt het uiteindelijke doel van de maatregel niet bereikt. Daarnaast is de ingreep in het landschap fors: de weg wordt breder in de richting van het kanaal. De bestaande vaarweg is daardoor niet breed genoeg meer. Bovendien moeten de kade- en damwand worden vervangen.

De verwachting is dat het verplaatsen van de Moormanbrug als losstaande maatregel weinig tot geen effect heeft op de doorstroming van de N250, maar wel in combinatie met de Ravelijnbrug. Van de verplaatsing van de zuidingang van het marineterrein meer richting het noorden, wordt een geringe werking voorspeld.



Dynamisch verkeersmanagement, waarbij verkeer over andere routes richting de Texelse boot wordt geleid, geeft eveneens weinig verlichting. Hierdoor ontstaan er elders in de stad juist meer knelpunten.

Intelligente verkeerslichten

De recente installatie van intelligente verkeerslichten bieden wel een positief perspectief. Het duurt ongeveer een jaar voordat het systeem de meest optimale afstemming van verkeerslichten heeft gevonden. De winst wordt momenteel al gevonden in het feit dat alle verkeerslichten op de N250 zijn aangesloten bij één centrale, zodat afstemming tussen de verschillende verkeerslichten kan plaatsvinden. In het advies is verder opgenomen om de rotonde op de Ravelijnweg-N250 om te bouwen naar een kruispunt met verkeerslichten.

Het rapport adviseert verder om de parkeermogelijkheden op De Kooy nader te bestuderen. Los van uitgevoerde onderzoek, heeft de gemeente Den Helder ook nog laten onderzoeken of een reserveringssysteem voor de TESO kan helpen de doorstroming te verbeteren. Daarvan zijn later dit jaar resultaten beschikbaar.

De Kop Werkt!

Dit project valt onder 'De Kop Werkt!', het regionaal stimuleringsprogramma van de vier Kopgemeenten Texel, Den Helder, Hollands Kroon en Schagen en de provincie Noord-Holland. Wij werken samen aan een toekomstbestendige regio. Dat doen wij door continu kansen te benutten die de kracht van de regio versterken. Daarbij gaat het om de ontwikkeling van havens, agribusiness, energiesector, toerisme, bereikbaarheid en leefomgeving.

Meer informatie vindt u op www.dekopwerkt.nl.

Voor de redactie

Voor meer informatie over dit project kunt u contact opnemen met communicatieadviseur 5.1.2e 5.1.2e

5.1.2e via 5.1.2e @dekopwerkt.nl of 5.1.2e

To: [redacted] @mindef.nl [redacted] @mindef.nl; [redacted] [redacted] [redacted] @denhelder.nl; [redacted]
[redacted] [redacted] @noord-holland.nl; [redacted] [redacted] [redacted] @noord-holland.nl;
[redacted] @mindef.nl [redacted] @mindef.nl; [redacted] @mindef.nl [redacted] @mindef.nl; [redacted] [redacted] [redacted] @mindef.nl;
[redacted] @atosborne.nl [redacted] @atosborne.nl; [redacted] [redacted] [redacted] @mindef.nl; [redacted]
[redacted] [redacted] @noord-holland.nl
Cc: [redacted] [redacted] [redacted] @sweco.nl
From: [redacted] [redacted]
Sent: [redacted] 3/21/2024 7:42:44 PM
Subject: presentaties Maritiem Cluster
Received: Thur 3/21/2024 7:44:12 PM
[Eerste bevindingen.pdf](#)
[Mobiliteitsonderzoek Maritiem Cluster Den Helder Fase 1 .pdf](#)

Allen,
Hierbij nog de presentaties zoals gister gepresenteerd.
Met Vriendelijke groet,

[redacted] [redacted]
[redacted] [redacted]

Sweco Nederland B.V. | De Bilt
M +31 [redacted]
[redacted] @sweco.nl
www.sweco.nl

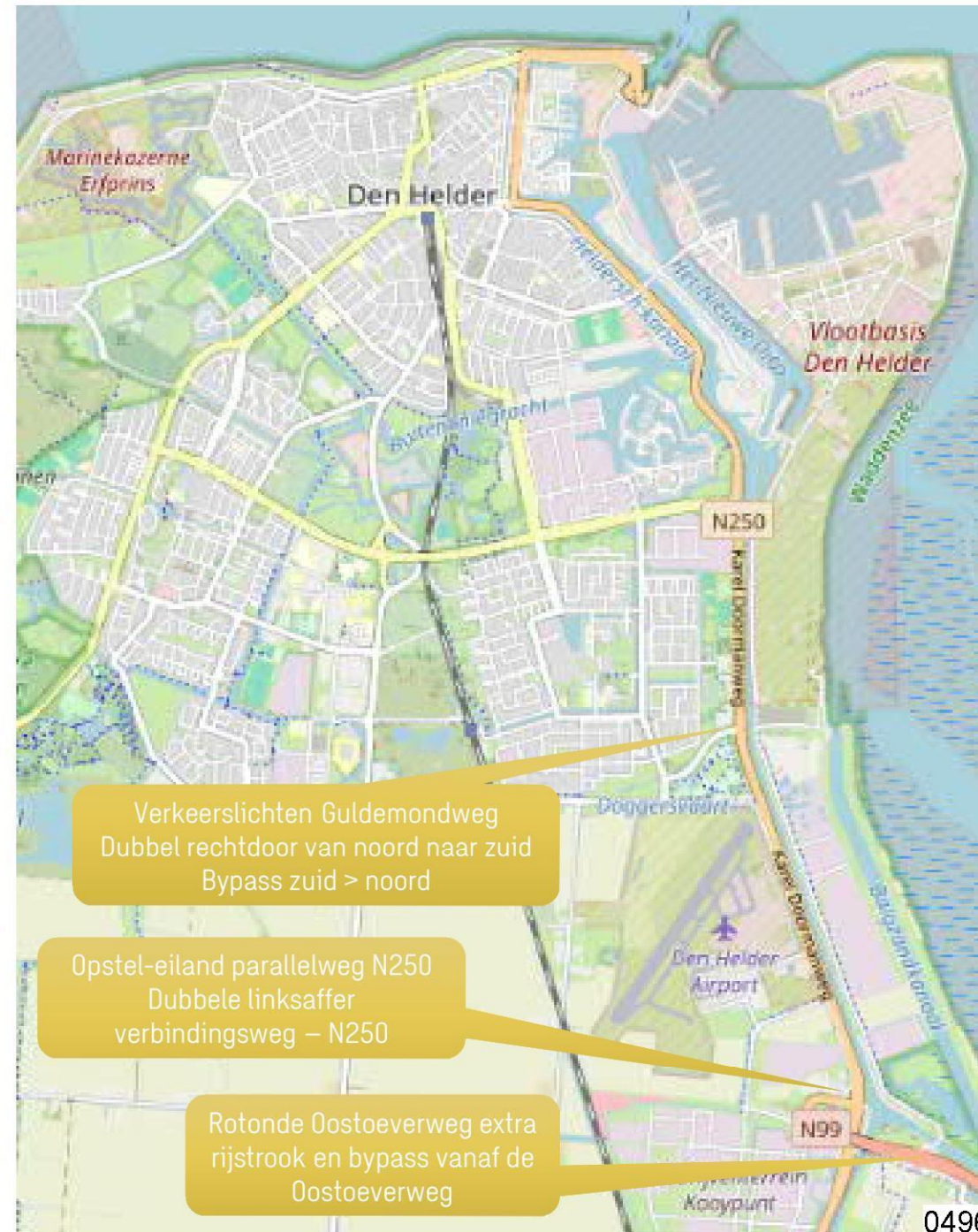


Facebook | LinkedIn | Instagram | Twitter
Handelsregister: 30129769 | Statutair gevestigd te: De Bilt

Lees hier voor meer informatie over hoe Sweco uw persoonsgegevens verwerkt.

Nieuwe referentiesituatie

- Nieuwe referentie gemaakt waarin knelpunten buiten Den Helder zo veel mogelijk zijn opgelost



Resultaten Referentiesituatie

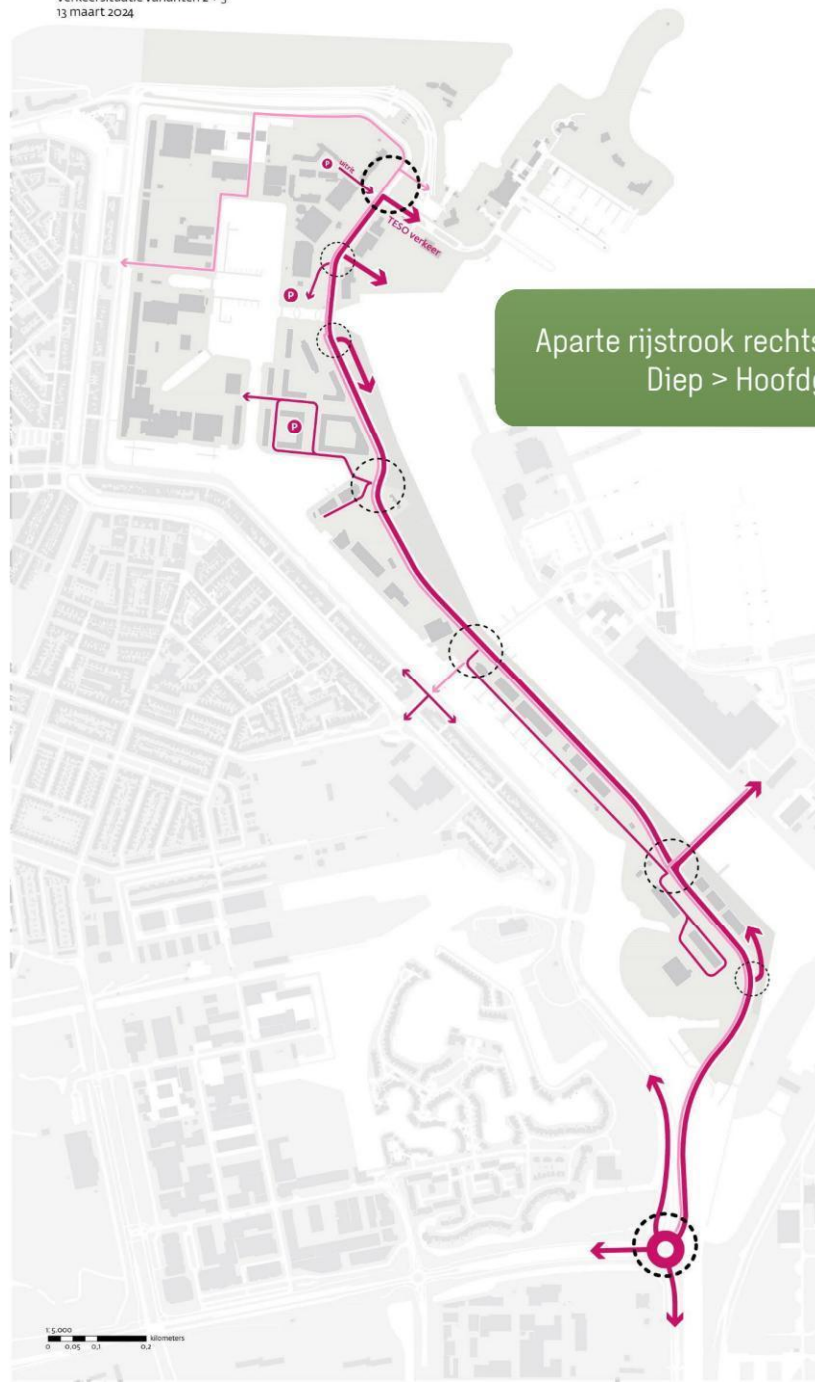
- Knelpunt concentreert zich rondom kruispunt N250 - Van Kinsbergenbrug



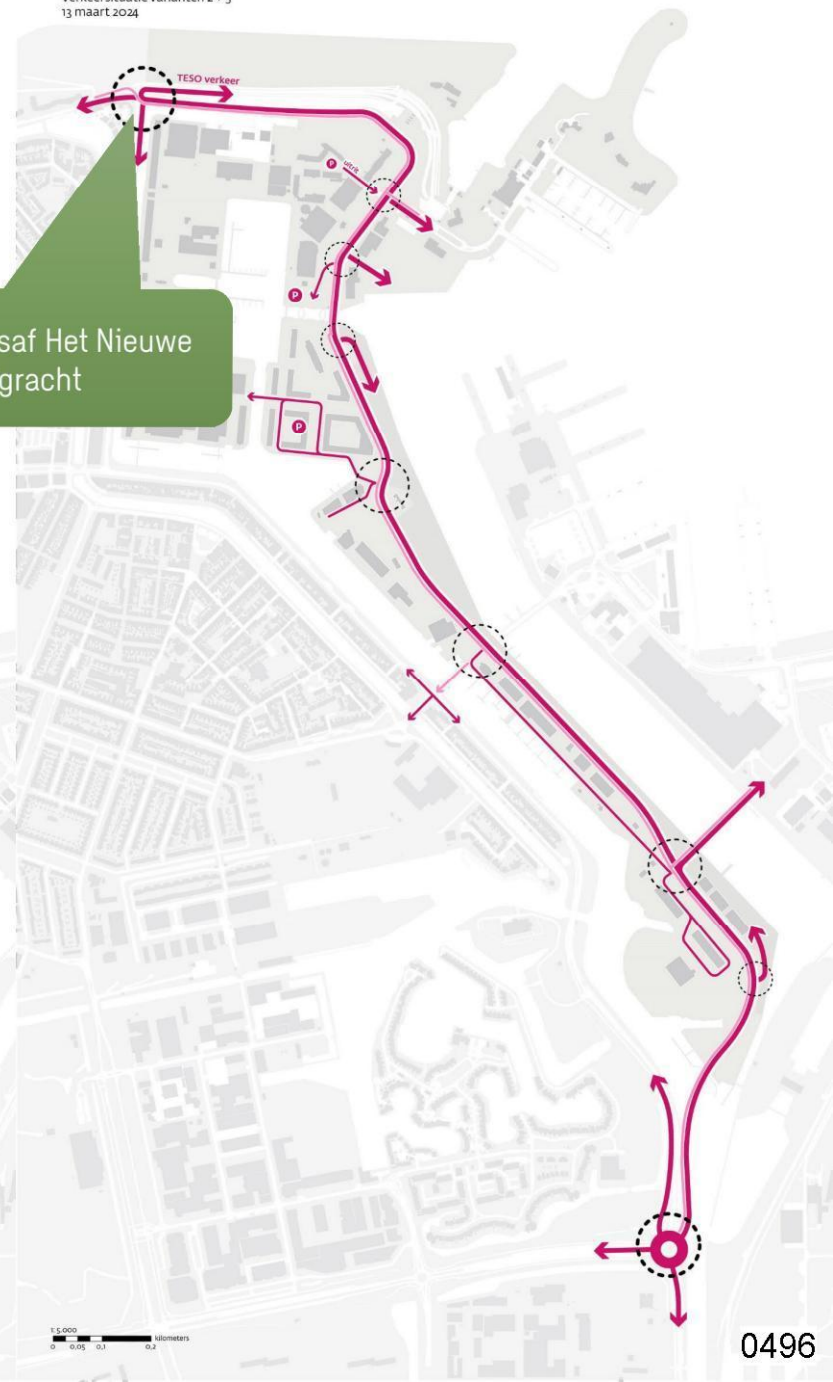
Varianten

- Variant 1A:
 - Ravelijnbrug
 - TESO vrachtverkeer via Nieuwe Diep
- Variant 1B:
 - Ravelijnbrug
 - Alle TESO-verkeer via Nieuwe Diep
- Variant 2A:
 - Ravelijnbrug
 - Extra opstelvakken bij Nieuwe Moormanbrug
 - TESO vrachtverkeer via Nieuwe Diep
- Variant 2B:
 - Ravelijnbrug
 - Extra opstelvakken bij Nieuwe Moormanbrug
 - Alle TESO-verkeer via Nieuwe Diep

Alle TESO verkeer over Nieuwe Diep-Nieuwe Werk
Verkeerssituatie varianten 2 + 3
13 maart 2024



TESO verkeer over N250
Verkeerssituatie varianten 2 + 3
13 maart 2024



Infrastructurele aanpassingen

Aparte rijstrook rechtsaf Het Nieuwe Diep > Hoofdgracht
(alleen bij Alle TESO-verkeer via Nieuwe Diep)

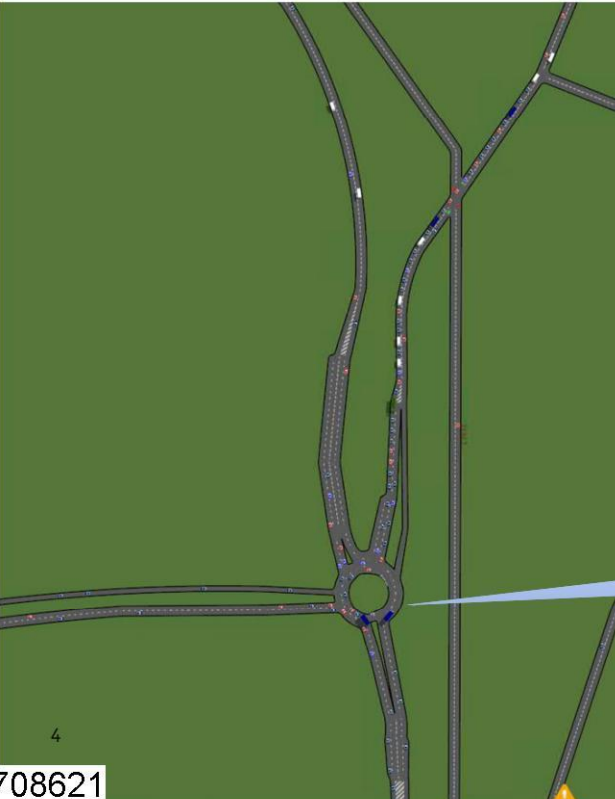
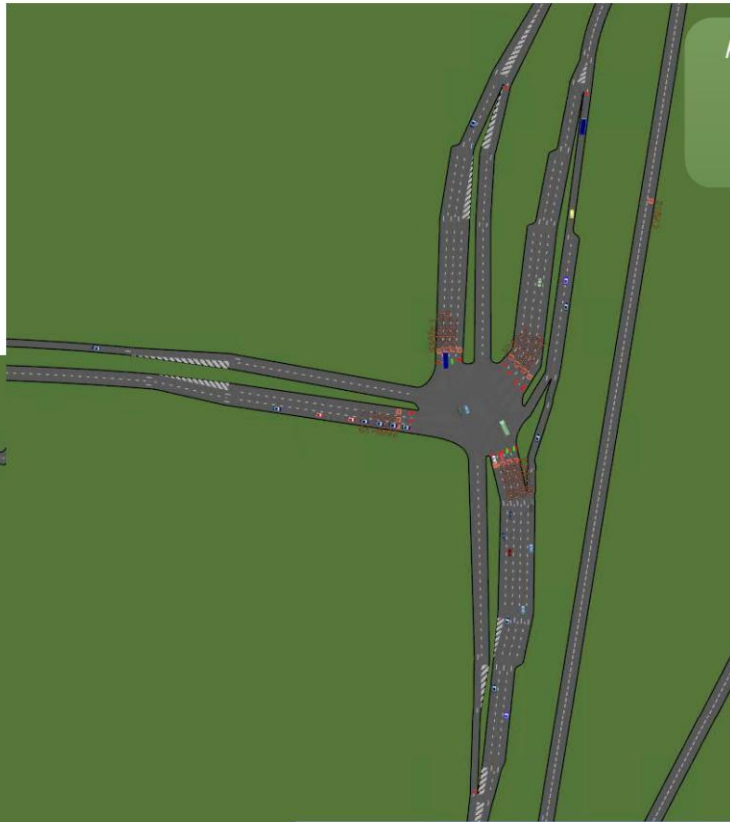
Rotonde Ravelijnweg → Met Ravelijnbrug vormgegeven als VRI kruispunt

Verkeerslichten Guldemonweg
Dubbel rechtdoor van noord naar zuid
Bypass zuid > noord

Opstel-eiland parallelweg N250
Dubbele linksafer
verbindingsweg – N250

Rotonde Oostoeverweg extra rijstrook en bypass vanaf de Oostoeverweg

Rotonde Ravelijnweg → eerst geoptimaliseerd als turbo rotonde met onvoldoende capaciteit



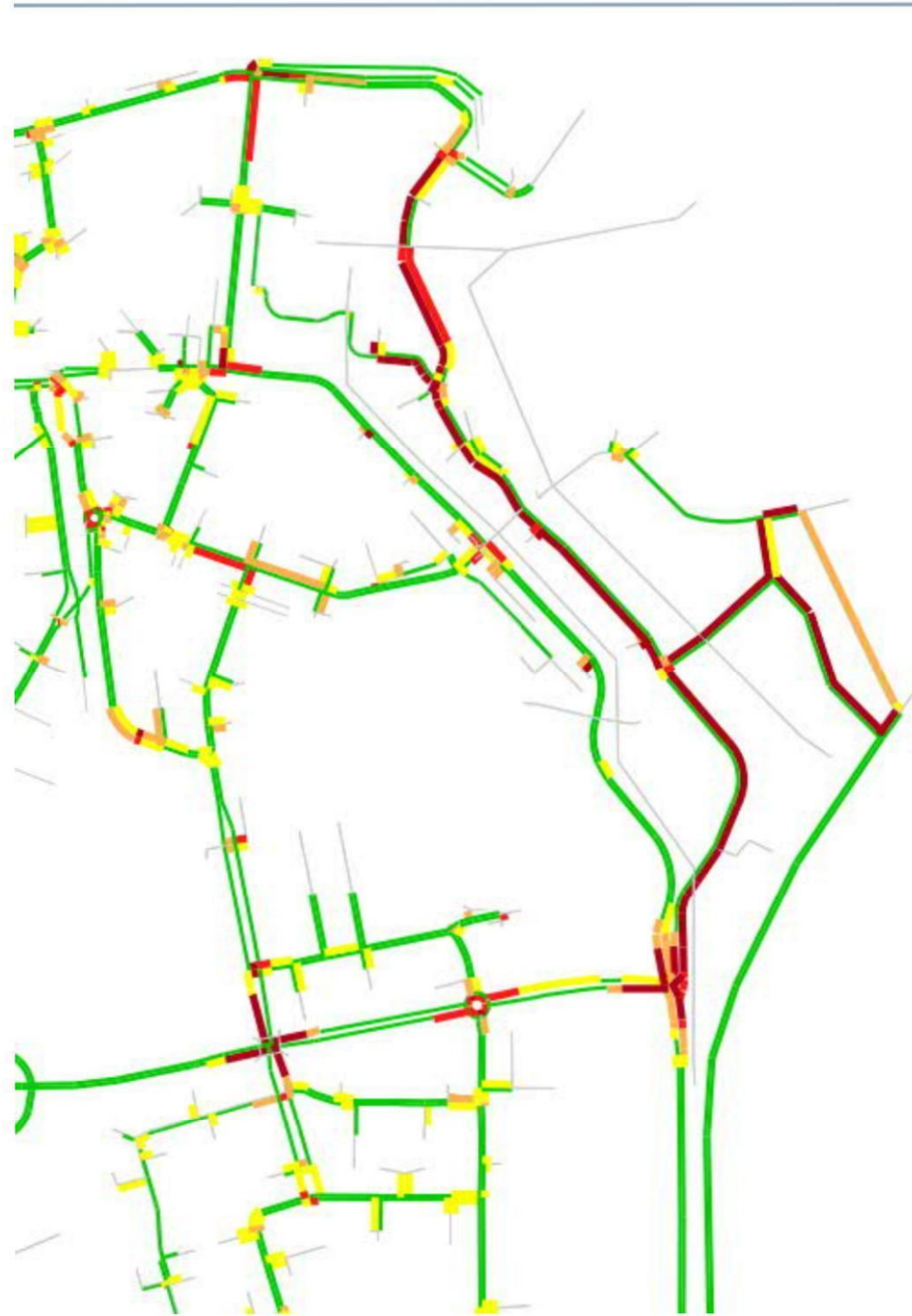
Resultaten Variant 1A

- Variant 1A:
 - Ravelijnbrug
 - TESO vrachtverkeer via Nieuwe Diep
- Knelpunt concentreert zich rond aansluiting Nieuwe Moormanbrug.
- Enkele rijstrook per richting biedt onvoldoende capaciteit



Resultaten Variant 1B

- Variant 1A:
 - Ravelijnbrug
 - Alle TESO-verkeer via Nieuwe Diep
- Knelpunt concentreert zich rond aansluiting Nieuwe Moormanbrug.
- Enkele rijstrook per richting biedt onvoldoende capaciteit.
- Knelpunt is aanzienlijk groter als alle TESO-verkeer via Nieuwe Diep rijdt.



Resultaten Variant 2A

- Variant 2A:
 - Ravelijnbrug
 - Extra opstelvakken bij Nieuwe Moormanbrug
 - TESO vrachtverkeer via Nieuwe Diep
- Verkeersafwikkeling is goed
- Kruispunt Nieuwe Moormanbrug biedt voldoende capaciteit met aparte rijstroken per richting.
- Na aankomst van de boot drukte op het noordelijk deel van de N250.



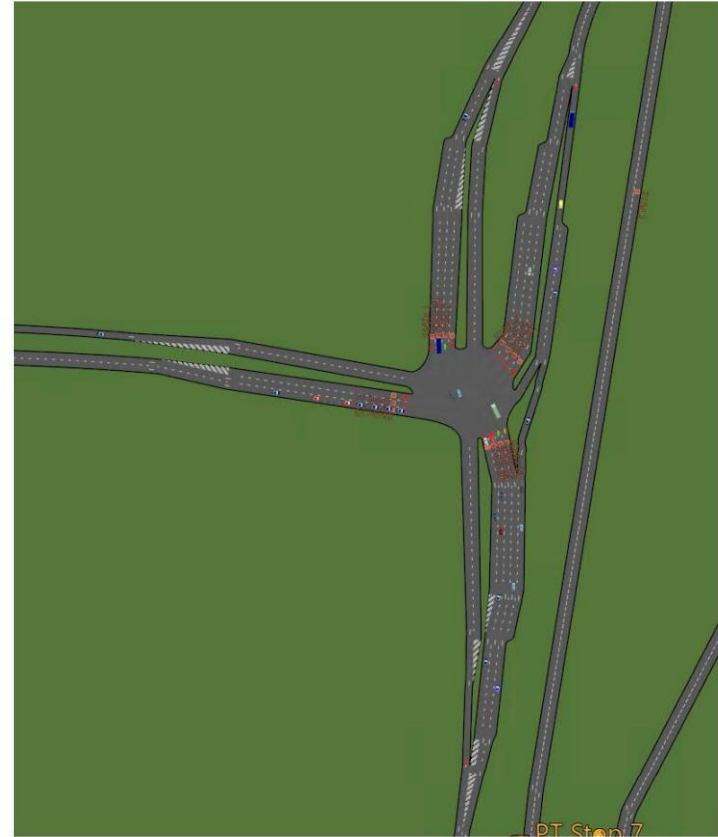
Resultaten Variant 2B

- Variant 2B:
 - Ravelijnbrug
 - Extra opstelvakken bij Nieuwe Moormanbrug
 - Alle TESO-verkeer via Nieuwe Diep
- Alle TESO-verkeer via Nieuwe Diep zorgt vooral voor filevorming op Nieuwe Diep na brugopeningen Ravelijnbrug



Conclusies

- Ronde bij aansluiting Ravelijnbrug op N250 heeft onvoldoende capaciteit. Hier is een VRI-kruispunt noodzakelijk.
- Bij de aansluiting Nieuwe Moormanbrug zijn extra opstelvakken nodig (één opstelvak per richting).
 - Zonder extra rijstroken ontstaat hier een knelpunt. Ook wanneer niet alle TESO-verkeer via Nieuwe Diep rijdt.
- Wanneer alle TESO-verkeer via Nieuwe Diep wordt geleid, zorgt dit vooral tijdens en na brugopeningen voor files op het Nieuwe Diep t.h.v. Ravelijnbrug.
 - Buiten de brugopeningen om is er voldoende capaciteit op het Nieuwe Diep om het TESO-verkeer af te kunnen wikkelen.



Mobiliteitsonderzoek Maritieme Cluster



20 maart 2024

Inhoud

- Overzicht proces
- Kort data(onderzoek)
- Belangrijkste conclusies
- Verkeersmodel 0-meting

- Schakeling naar Fase 2
- Toelichting doorgerekende varianten

Mobiliteit Maritiem Cluster Den Helder

Startpunt

- Knelpunten
 - Vertragingen
 - File en overlast
 - Onbetrouwbare reistijd
- Groei Marine
 - Geopolitieke ontwikkeling
- Ambitie
 - Mobiliteitstransitie
 - Vergroening energie
 - Energie winning op zee
 - Groei haven
- Groeiambitie
 - Vergrijzing en verdunning
 - Woning tekort
 - Woningbouwopgave
- Mobiliteitstrends
 - Opkomst fiets
 - Elektrisch rijden
 - ...



Doelstellingen

- Duurzaam & Bereikbaar
 - Den Helder
 - Haven
 - Marine
 - Texel
- Belangen stakeholders
- Leefbaarheid
- ...



Mobiliteitsstrategie (& onderzoek)

Fase 1: knelpunten

- Beschrijven bestaand verkeersgedrag en knelpunten.
- Nulmeting naar de toekomst 2040



Fase 2: oplossingen

- Modelstudie oplossingsvarianten
- maatregelenpakket
- effectinschatting
- Uitvoeringsafspraken



Uitvoering maatregelen

- Uitvoering
- Monitoring
- Bijsturing



Mobiliteitsvisie

Centrale vraag:

- Hoe kan de bereikbaarheid/mobiliteit van/naar/door Den Helder -Texel door middel van de maatregelen worden verduurzaamd/verbeterd?



Ontwikkelagenda

- Afspraken en besluitvorming
- Uitvoeringsplan
- Investeringsplan
- Projecten



Eindbeeld

- Duurzaam & Bereikbaar
- Ontwikkeling haven
- Groei Marine
- Ontwikkeling Stad Den Helder
- Bereikbaar en aantrekkelijk Texel

De opgave

- Mobiliteitsonderzoek moet antwoorden geven op de vraag:
 - *Hoe kan de bereikbaarheid/mobiliteit van/naar/door Den Helder -Texel door middel van maatregelen worden verduurzaamd/verbeterd?*
- Fase 1: → inzicht in knelpunten en gebruik wegennet/mobiliteitssysteem Maritiem Cluster.
 - Dataonderzoek
 - Modelonderzoek
- Fase 2: → maatregelen voor duurzame verbetering bereikbaarheid Maritiem Cluster
 - Onderzoek effecten



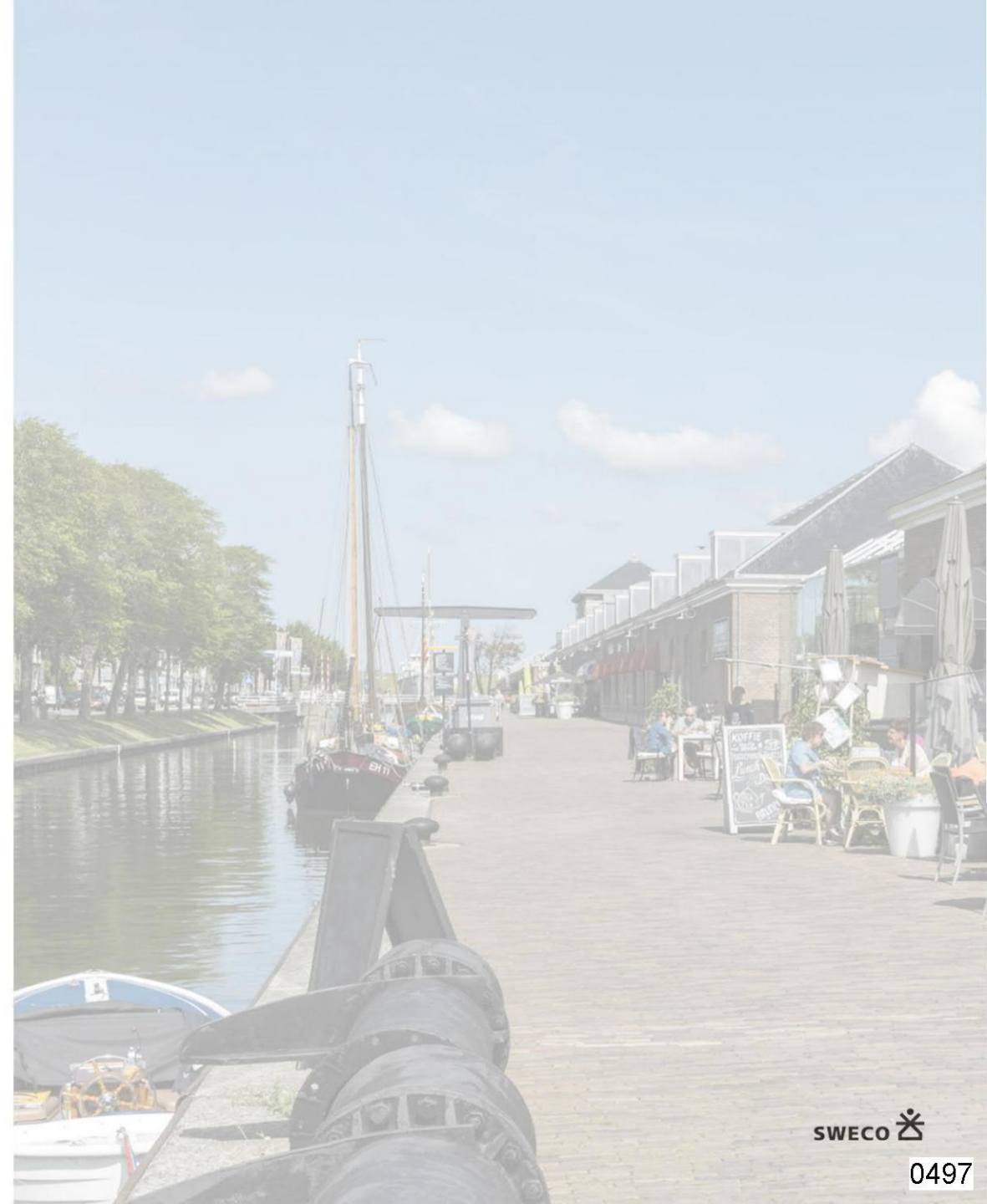
Dataoverzicht:

- Er is veel data beschikbaar: zie ook overzicht
- Heeft geleid tot veel inzichten
 - Per onderwerp en locatie te vinden in rapportage en bijlagen
- Bij maatregelen afwegen en doorrekenen is de data te raadplegen voor betere effectduiding

1. Verkeerstellingen:
 - a. slangtellingen met verkeersmetingen op wegvakniveau;
 - b. camera en visuele tellingen van kruispunten
 - c. fietstellingen.
2. VRI tellingen
 - a. Tellingen van de lussen van de VRI's op de N250.
 - b. Zowel van de provincie als van Rijkswaterstaat (De Kooy).
3. Rijtijden:
 - a. Rijtijdmetingen uit het NDW.
4. Vruchtverkeer afgeleid uit de hiervoor genoemde tellingen en TomTom data.
5. Floating Car Data (TomTom):
 - a. Selected-link analyses (met HB's);
 - b. Verkeersstatistieken (zoals gemiddelde snelheden).
6. GSM data (Resono):
 - a. Verzorgingsgebieden (thuislocatie bezoekers);
 - b. Kruisbezoek tussen gebieden.
7. CBS-data:
 - a. Woon-werk relaties op basis van geregistreerde adresgegevens.
8. TESO:
 - a. Enquête gegevens van reizigers;
 - b. Statistiekdata van totaal aantal personenauto's, tweewielers, vracht en auto's met caravan of aanhanger per maand;
 - c. Voertuigverdeling per uur (personenauto's, vrachtvervoer, bussen en caravans/aanhangers) voor aangevraagde (piek)dagen.
9. Parkeerplaatstelling:
 - a. Slangtellingen bij de ingang van de TESO parkeerplaats naast de terminal.
10. Brugopeningen:
 - a. Camera-observaties voor het meten van frequentie en duur van opening van de bruggen in het Maritieme Cluster;
 - b. Tevens observatie van het type scheepvaart waarvoor de brug open gaat (plezier- of beroepsvaart).
11. Openbaar Vervoer:
 - a. Routes trein en bus;
 - b. Dienstregeeling trein en bus;
 - c. Gemiddelde bezetting van buslijn 33 op een gemiddelde werkdag, zaterdag en zon- of feestdag;
 - d. Reisafstanden).
12. Fiets:
 - a. Netwerk;
 - b. Reisafstanden.

Hoofdconclusies

- Het gemiddelde verkeer kan zonder veel vertraging worden afgewikkeld
- Er zijn veel regelmatige gebeurtenissen die zorgen voor vertraging:
 - Aankomst veerboot;
 - Aankomst- & vertrekmomenten marinepersoneel;
 - Toeristische pieken;
 - Brugopeningen.
- Het **Samenvallen** met drukke vrijdag / avondspits geeft veel vertraging
 - Dan schiet infrastructuur te kort en ontstaan knelpunten.
- Er is nog meer potentie in OV fiets gebruik (Mobiliteitstransitie)
 - Optimalisatie netwerk, frequentie en snelheid;
 - Beschikbaarheid routes;
 - en parkeren.



Hoofdconclusies

kwantificering

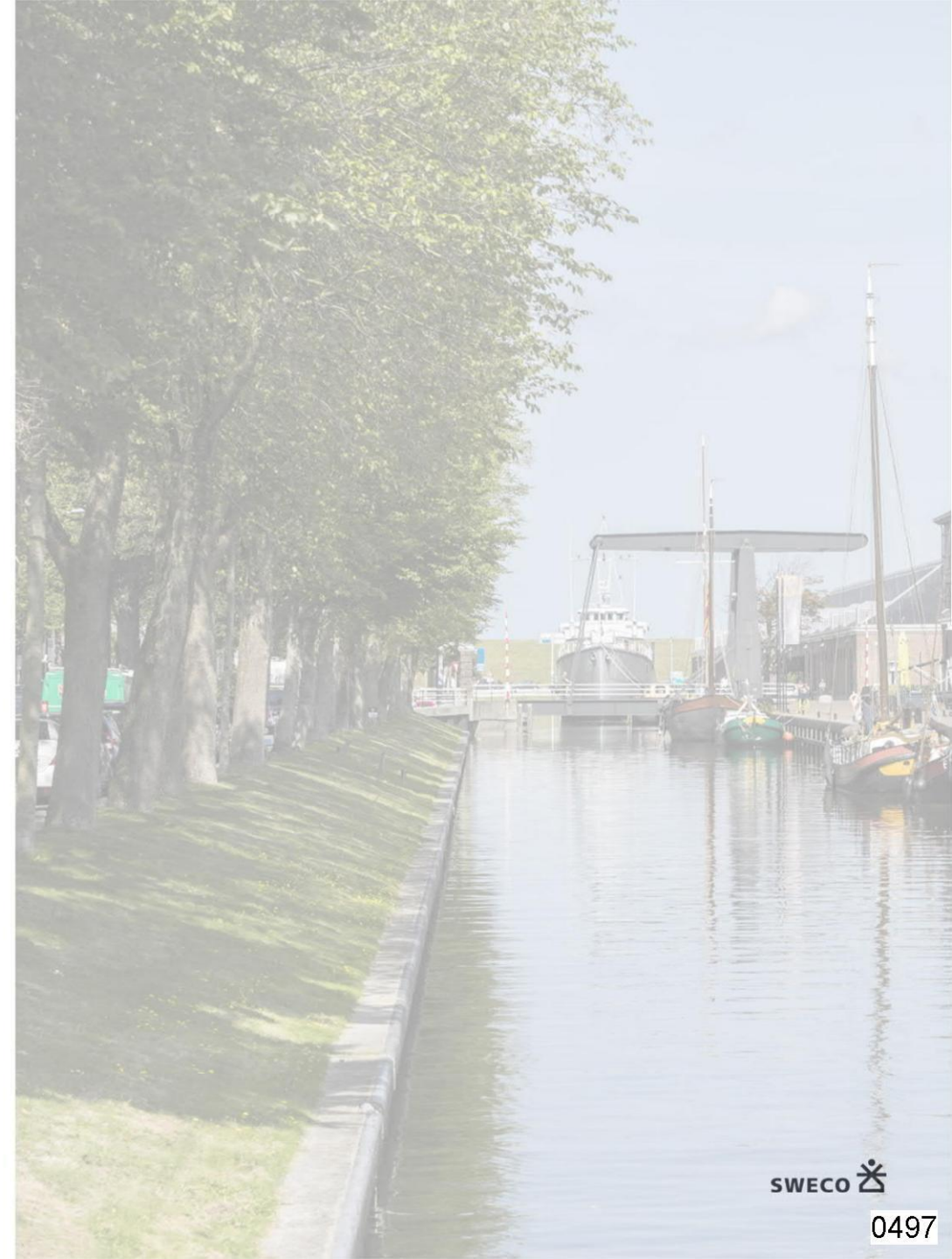
- Verstoring (>1,5 keer gemiddelde rijtijd) op 61 werkdagen per jaar =23% → > eens per week
 - Waaronder 33 vrijdagen → 2 van de 3 vrijdagen per jaar
 - 10 tot 15 dagen per jaar extreme vertraging met een duurt van 4 tot 8 uur per dag.
- Vertraging op N250 (1,5x) tussen de 4 en 10 min. (gemiddelde rijtijd 7 min)
 - Oplpend tot uurgemiddelde van 41 min vertraging
 - N9 en N99 geen vlotte doorstroming (geen grote data set beschikbaar).
 - N99 regelmatig ook file
 - Aankomst boot geeft 10 tot 15 min. vertraging voor de duur van een half uur. Op drukke dagen elk half uur een boot..



Hoofdconclusies

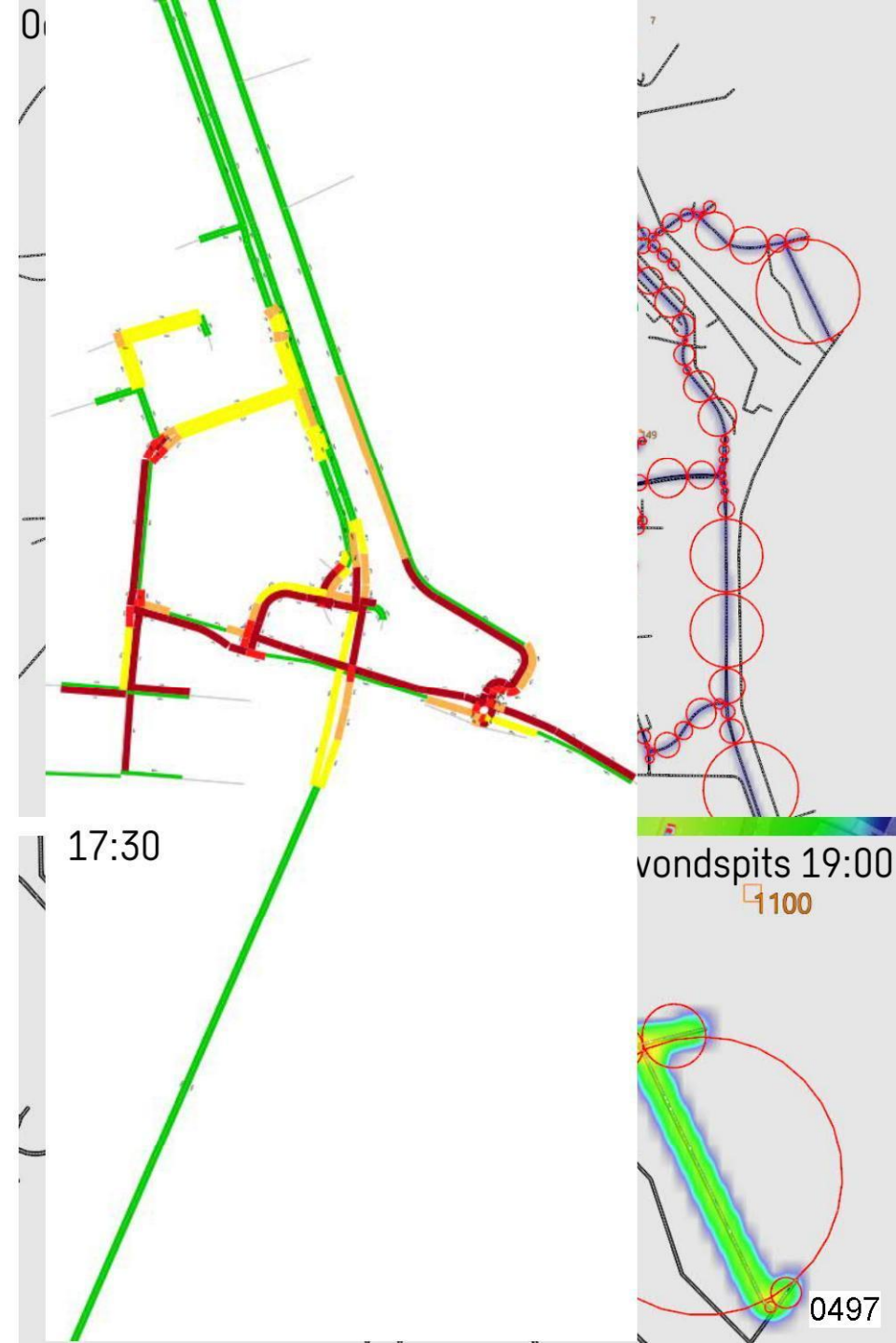
kwantificering

- Brugopeningen
 - 4 bruggen die 3 tot 10 keer per dag open gaan. Gemiddeld 3 min maar vaak 7 tot 10 min (3 keer in 6 dagen → om de dag)
 - 80% pleziervaart
- File in en door de stad met ook omrijden verkeer zowel door de stad als de haven
- File de boot op door capaciteitstekort de boot af
- Bij de enquête 2,5x zo veel mensen die aangeven wel met het OV te willen dan nu gebruiken
 - 46% van de bezoekers aan Texel uit Noord-Holland



Hoofdconclusies

- Naar 2040 groeit het verkeer met zo'n 16%.
 - Dan ontstaan ook al vertragingen bij afwikkeling van het 'gemiddelde' verkeer.
- Knelpunt in en om het Maritieme Cluster:
 - Alle geregelde kruispunten;
 - Met name Havenweg – Het Nieuwe Diep;
 - Op- en afrijdcapaciteit TESO;
 - Brugopeningen.
- De ontsluiting voor alle gebieden rond Maritieme Cluster loopt via De Kooy.
 - Knelpunten op de N250 geeft vertraging voor al het verkeer en stakeholders.
- Zonder maatregelen slecht bereikbare stad, eiland en (Marine)haven



Schakeling naar Fase 2

- Grote knelpunten niet alleen oplosbaar met Mobiliteitstransitie
- Eerste verkenning grootschalige maatregelen
 - Verplaatste Moormanbrug
 - Realisatie Ravelijnbrug
 - Verkeer naar TESO-haven via Het Nieuwe Diep
- Stap 1 optimalisatie stroomopwaarts gelegen knelpunten
 - De Kooy
 - N99 Oostoeverweg
 - Guldenmondweg





Verkeersbeeld drukke dagen (2022 en 2040)

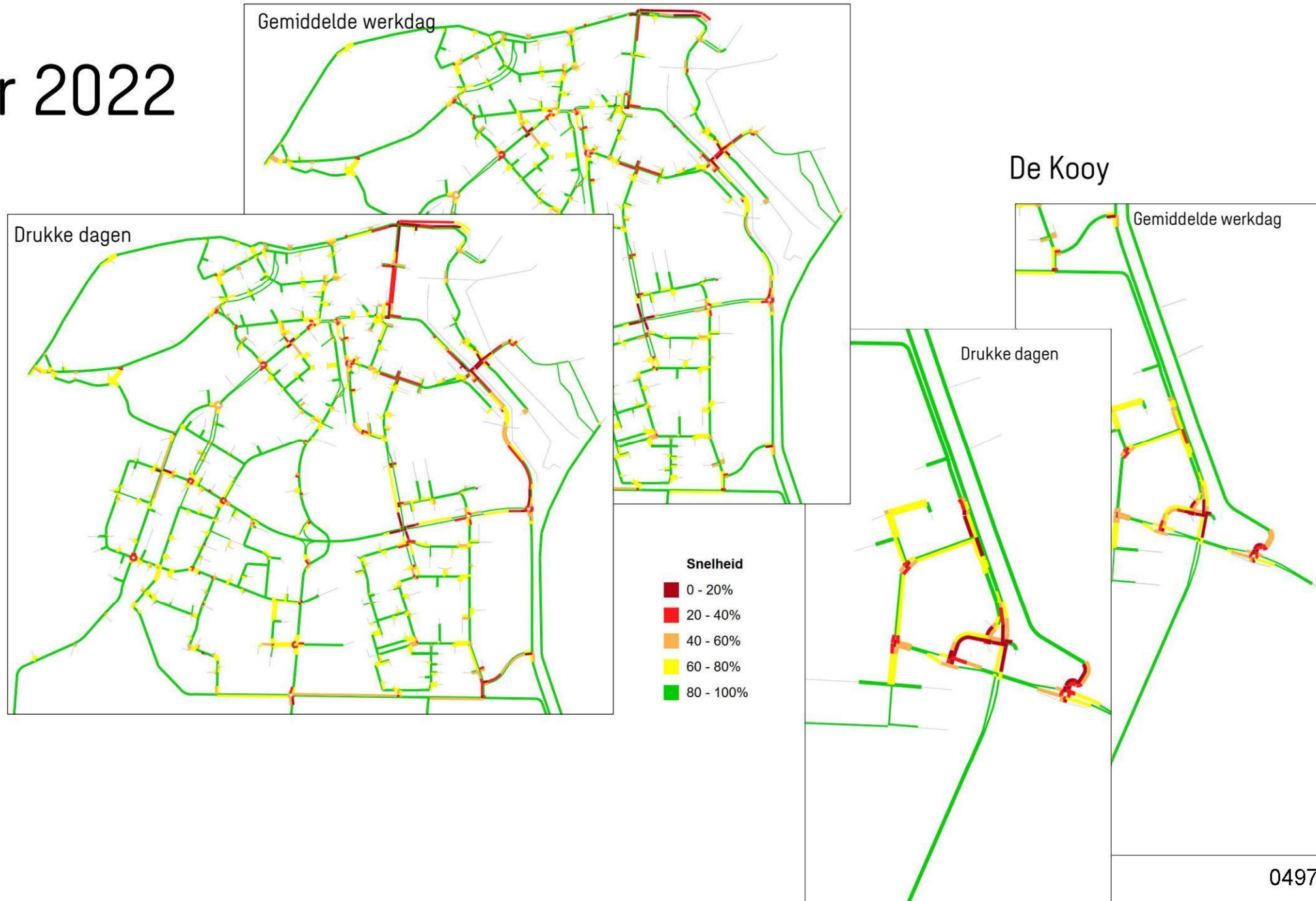
Op deze dagen rijden er meer verkeer van en naar de TESO, Haven, Marine en de overige recreatieparken.
Gemiddelde dag drukte is toegevoegd (>60 keer per jaar)

- naar de TESO 200 extra ritten per uur is opgenomen (helpt van Piek TESO).
 - *piekdrukke is 400 (TESO) → tot 600 mvt/uur drukker bij De Kooy.*
- Verkeer naar het zuiden (van Texel en de Marine functies)
 - 175 mvt/uur vanaf Texel 70% naar de N9 & N99 (obv TomTom) (helpt van Piek TESO).
 - Vanaf Marine = peik bij de Kooy min Piek TESO → 98 mvt/uur vanaf de marinefuncties
- naar de recreatieparken factor afgeleid is verhoogt met 70%.

Dit extra verkeer is toegevoegd voor zowel het basisjaar als voor 2040 (geen extra groei opgenomen).

Den Helder 2022 *avond*

Verkeersbeeld getoetst op basis van TomTom-data, lokale kennis en Google typical traffic (1-11 & 25-8 2023).



To: 5.1.2e [5.1.2e] @noord-holland.nl; 5.1.2e @mindef.nl [5.1.2e @mindef.nl]
Cc: 5.1.2e [5.1.2e] [5.1.2e] @noord-holland.nl
From: 5.1.2e [5.1.2e]
Sent: Mon 2/5/2024 7:58:45 PM
Subject: Projectfiche Ravelijnbrug (002) opm HH_DS01
Received: Mon 2/5/2024 7:58:00 PM
[Projectfiche Ravelijnbrug \(002\) opm 5.1.2e DS01.docx](#)

Dag 5.1.2e en 5.1.2e,

Zie aanpassingen/aanvullingen.

Uiteraard bespreekbaar.

Krijg graag terugkoppeling van bespreking.

Groet,

5.1.2e

Projectfiche Ravelijnbrug

1. Project	Naam	Ravelijnbrug
	Projectverantwoordelijke	5.1 5.1.2e
	Andere teamleden	5.1.2e 5. 5.1.2e 5.1.2e 5.1.2e 5.1.2e, 5. 5.1.2e (verkeerskundig) en ID
	Aanleiding, beschrijving / scope	<p>technisch op de achtergrond, data en techniek. Nautisch vanuit BU/BSP via 5.1.2e</p> <p>Inzet projectsecretaris en/of junior projectleider BEL/MOB</p> <p>Het project maakt deel uit van cluster 1, zoals beschreven in het op 29 juni 2023 ondertekende Bestuursakkoord. Defensie, Provincie Noord-Holland en Gemeente Den Helder werken samen aan een toekomstbestendige ontwikkeling van het bredere havengebied in Den Helder. Partijen doen dit om de economisch en sociaal-maatschappelijke structuur van de regio Kop van Noord-Holland en de stad Den Helder te versterken én om de ontwikkeling van de defensieorganisatie richting een moderne krijgsmacht in Den Helder te ondersteunen. Hiervoor moeten de komende jaren concrete stappen worden gezet. Het OMC bevat een groot aantal projecten die in samenhang tot elkaar staan, maar niet gelijktijdig ontwikkeld kunnen worden. Om tot uitvoeringsovereenkomsten te komen, is clustering van projecten wenselijk.</p>
	Uiteenzetting projectactiviteiten	<p>Fase 1 van de verkenning is het modelmatig in beeld brengen wat een nieuwe oeververbinding binnen stad en haven voor effecten heeft en of deze bijdragen aan de doelen van het MC én passen binnen de mobiliteitsvisie TEX-DH en provinciaal/gemeentelijk beleid. Dit gebeurt op basis van de ingewonnen data (Dataonderzoek Sweco)</p> <p>Verkenning van varianten ten aanzien van locatie en aansluiting en kosten van een nieuwe oeververbinding (Ravelijnbrug) kunnen gelijktijdig worden opgestart.</p>

2. Projectdoel	Beoogde resultaat van het project	Bestuurlijk besluit over vervolgfase van onderzoek nieuwe oeververbinding. Zgn “Studiefase”, waarin de voorkeursvariant wordt bepaald en financiering (op hoofdlijnen/ schetsontwerp met SSK raming) en trekker-schap en toekomstig beheer worden overeengekomen.
	Hoe draagt resultaat bij aan de doelen van het OMC?	Het project maakt onderdeel uit van de haveninfrastructuur. Met deze projecten wordt beoogd : - verbeteren van de leefbaarheid en aantrekkelijkheid van Den helder voor wonen en werken; herontwikkeling cq betere benutting voor bestaande en nieuwe bedrijvigheid (offshore maintenance) van het NDNW, - verbeteren van de verkeersdoorstroming op piekmomenten zonder toevoeging van capaciteit en daarmee de betrouwbaarheid van de bereikbaarheid van de civiele en militaire haven.
3. Behoefte	Minder verkeer door de stad ivm leefbaarheid en aantrekkelijkheid van Den Helder. Scheiden van verkeerstromen ter voorkoming van congestie op piekmomenten.	Naast gemotoriseerd wegverkeer zijn langzaam verkeer en Scheepvaart (incl brugopeningen) en OV van groot belang in de bereikbaarheidsbehoefte en de beoogde mobiliteitstransitie
4. Afhankelijkheden of volgordeafhankelijkheden?	Waar is het project afhankelijk van en is er sprake van een volgordeafhankelijkheid	De Ravelijnbrug maakt het mogelijk om (vanuit het zuiden gezien) verkeersstromen naar haven en/of Marine en/of Texel te kunnen scheiden vóóordat al het verkeer door de stad gaat. Aanpassingen aan de Van Kinsbergenbrug en Moormanbrug en de mogelijkheid om stromen te kunnen sturen hangen hier sterk mee samen, maar maken het project ook kwetsbaar omdat de verkeerstromen door scheiding verdunnen en te beperkt worden voor de investring
5. Stand van zaken	Fase van het project (verkenning – studie – uitvoering)	verkenning
	Gedetailleerde uiteenzetting van de planning met actiepunten per project	Voorlopig oplevering conceptresultaten Q4 2024
	Onderzoeken die opgestart zijn of	

	worden op chronologische volgorde	Modelmatige effecten van nieuwe oeververbinding irt andere maatregelen. Verkennen mogelijkheden varianten Ravelijnbrug en aansluiting N250 (al dan niet direct)
6. Financieel	Begroting en dekkingsvoorstel	5.1.2i
7. Risico inschatting	Overzicht van specifieke projectrisico's met eventueel te nemen beheersmaatregelen	Er is nog geen sprake van een project. Risico is nu dat we aan een onhaalbaar/maakbaar project werken waarvan de verwachting wordt gewekt dat we het ook gaan realiseren, terwijl we het alleen gaan verkennen. Nut en noodzaak moeten nog worden aangetoond. Projectrisico's moeten we nog op hoofdlijnen onderzoeken in het kader van maakbaarheid en gewenst effect. Risico-inventarisatie kan onderdeel uitmaken van de variantenstudie.



Vorschil in de
2 varianten: meest

Muller Ronderboska
Co?
soort en
samete
Kultur Raume
1 x betoeten

Marine Sportpark

