To: 5.1.2e 5.1.2e [5.1.2e @schagen.nl]; ' 5.1.2e @hollandskroon.nl'[5.1.2e @hollandskroon.nl]; 5.1.2e 5.1.2e [5.1.2e @texel.nl]; 5.1.2e @denhelder.nl'[5.1.2e @denhelder.nl]; 5.1.2e 5.1.2e [5.1.2e @noord-holland.nl]; 5.1.2e .2e (WNN)'[5.1.2e @rws.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 @outlook.com]
From: 5.1.2e (5.1.2e)
Sent: Fri 5/8/2020 1:27:15 PM
Subject: verslag werkgroep de Kop Werkt! 6 mei
Received: Fri 5/8/2020 1:27:37 PM
Terugkoppeling vervoerwaarde studie.docx
Verslag Werkgroep de Kop Werkt! 6 mei.pdf
6-5 Toelichting project uitwerkingen bereikbaarheid N250.pptx

Beste allen,
Hierbij het verslag van de werkgroep de Kop Werkt! van afgelopen woensdag, 6 mei.
Hierin staan ook de actiepunten beschreven.
Verder vinden jullie in de bijlage de terugkoppeling van de vervoerwaarde studie, opgesteld door 5.1.2e.
Tevens de PowerPoint van 5.1.2e, uitwerking N250.
Als er nog vragen zijn, hoor ik het graag.
Met vriendelijke groeten,

5.1.2e
Movares
adviseurs & ingenieurs
Movares Nederland B.V.
Tel 06 – 5.1.2e
5.1.2e @movares.nl

In onze aanpak hebben wij op een aantal stappen opgenomen, waarvan stap 1 en 2 inmiddels afgerond zijn.
Deze stappen zijn later gestart dan in de oorspronkelijke planning, vanwege het later toegeleverd krijgen van de resultaten van de OV Toekomstbeeldstudie. Deze resultaten zijn uiteindelijk in week 14 beschikbaar gekomen. **De planning is hiermee met circa een maand vertraagd**.
De oorspronkelijke planning was als volgt:

- Stap 1 / Stap2: Februari
- Overleg Movares-4Cast: Eind Feb/ medio maart (Uitgaande van beschikbaar komen van modelgegevens OV2040)
- Stap 3: Maart
- Overleg 5.1.2e e : Eind Maart
- Stap 4 / stap 5: April
- Presentatie Werkgroep begin mei
- Stap 6 in concept begin mei gereed
- Concept in Bestuurlijk trio (medio mei?)
- Powerpoint en bijlagen definitief: Eind mei.

Stap 1 (Afgerond):
Beschrijven van referentienetwerk als PHS gerealiseerd is;

Stap 2 (Afgerond):

A. Analyse op het voorkeursnetwerk OV2040 MRA;
B. Nadere analyse bruikbaarheid VENOM voor de light railvariant

Deze week en de komende week zijn wij werkzaam in stap 3:

Stap 3:
Door light rail en toevoeging stations worden extra reizigers gegenereerd. Hoeveel extra woningen zijn er nodig om light rail rendabel te krijgen met de toevoeging van stations;

- Vaststellen norm voor een rendabel light railstation;
- Het uitwerken van een voorstel rond verdichting rond de opgegeven nieuwe stations;
- De uitwerking presentabel maken in de vorm van een werkboek waarin de volgende elementen opgenomen worden:
  - toets op benodigde aantal woningen en realiteitsgehalte van deze aantallen per station;
  - voor- en nadelen van de netwerken;
  - realiteitswaarde van de door ons voorgestelde verdichting rond de toegevoegde stations in de light railvariant;
  - doortrekking van de light railvariant naar Den Helder Haven in aansluiting op de veerboot naar Texel.

Na beoordeling en akkoord door de Kop Werkt! op de resultaten worden deze vertaald in de input voor de light railvariant. Hiermee kan stap 4 uitgevoerd worden:

Stap 4 :
Het uitvoeren van een vervoerwaardeanalyse op de lightrail variant inclusief de nieuwe stations.

Na de vervoerwaardeanalyse zullen stap 5 (conclusies) en 6 (rapportage) uitgevoerd worden. De concepten hiervan zijn voorzien voor medio juni.
Een presentatie in de werkgroep van de Kop Werkt! is hiervoor nog niet ingepland.

Verslag

Datum: 06-05-2020

Locatie: Online

Genodigden: 5.1.2e 5.1.2e 5.1 5.1.2e 5.1.2e 5.1.2e 5.1.2e 5.1.2e

Gast: 5.1.2e 5.1.2e

Afwezig 5.1.2e 5.1.2e

---

1. **Welkom en opening**
2. **Rapport onderzoek kruispunten N245 (zie bijlage)**

Voorafgaand aan de werkgroep is het rapport onderzoek kruispunten N245 rondgestuurd. Kan de werkgroep de conclusies onderschrijven zodat dit onderzoek afgesloten kan worden? 5.1.2e zal deze week naar het rapport kijken. 5.1.2e is het eens met de conclusies zoals beschreven in het rapport.

➔ **5.1.2e gaat een programmalijst opstellen met korte termijn en middellange termijn maatregelen, zoals beschreven in het rapport. 5.1.2e vult deze lijst aan met informatie zoals kosten etc.**

3. **Rapport kort linksaf opstelvlak N99**

Bij dit onderzoek zijn de Provincie, het Rijk en gemeente Den Helder aangesloten. De Provincie onderschrijft de conclusies uit het onderzoek. Gemeente Den Helder zal het onderzoek intern uitzetten om te kijken of alle conclusies zo correct zijn. Ook 5.1.2e gaat het onderzoek intern nog wegzetten ter controle.
De maatregel zoals beschreven is wel kostbaar, met meer dan 3 ton. 5.1.2e gaf aan dat er kansen zijn om andere projecten aan deze maatregel te koppelen. 5.1.2e geeft aan dat het uitgebreide maatregel pakket relatief weinig extra geld kost t.o.v. het minimale pakket.
De werkgroep is over het algemeen niet geheel positief over het rapport omdat de maatregel te duur is als quick win, zeker gezien de winst die je ervoor terugkrijgt. Er moet een goed verhaal geschreven worden, waarmee richting de bestuurders gecommuniceerd kan worden. Het plan van aanpak moet wel trapsgewijs blijven, waarbij steeds kleine aanpassingen gedaan worden en daarna gemonitord wordt hoe het verkeer hierop reageert.

4. **Wonen en bereikbaarheid**

Er wordt een wonen en bereikbaarheid visie opgesteld door 5.1.2e 5.1.2e en 5.1.2e De vraag aan 5.1.2e 5.1.2e om een visie wonen en bereikbaarheid op te stellen is vanuit het regioteam gekomen. 5.1.2e is hier ook van op de hoogte. Binnenkort gaan ze met zijn 3 om tafel.

In het kader van de visie Holland boven Amsterdam komen de thema's wonen en bereikbaarheid samen.
Voor Alkmaar is een wonen en bereikbaarheid visie al opgesteld (ontwikkelbeeld mobiliteit Alkmaar) door Sweco.
Hierbij zijn 5.1.2e 5.1.2e 5.1.2e en iemand voor het thema wonen aangehaakt.
5.1.2e heeft contact met 5.1.2e en 5.1.2e om te kijken of zij ook voor de Kop kunnen aanhaken bij het opstellen van een dergelijke visie. Het is belangrijk ook de vervoerwaarde studie en het woonakkoord hierin terug te laten komen.
Het woonakkoord regio Kop is iets anders dan de woondeal (regionale afspraken woningbouw) die momenteel wordt opgesteld door het Rijk en bijna gereed is. Op het woonakkoord regio Kop kan de visie wonen en bereikbaarheid ook goed op aanhaken. De woondeal vanuit het Rijk staat gepland voor deze zomer. Zodra dit document gereed is, zal 5.1.2e dit met de werkgroep delen.
5.1.2e heeft een mobiliteitsvisie Noord-Holland noord opgesteld. De werkgroep vraagt zich af of er geen dubbele onderzoeken worden uitgevoerd?

5. Stand van zaken Mobipunten 5.1.2e

De deelfietsen met sloten zijn binnen. De mobipuntborden staan klaar in Antwerpen, en worden volgende week opgehaald. Het is nog nodig om op de locaties fysieke aanpassingen te doen, om de plaatsing van de borden mogelijk te maken. De deelauto's zijn ook geregeld, alleen staat de verzekering momenteel ter discussie. Dit ziet 5.1.2e als een mogelijk probleem.
Met zowel gemeente Schagen, als Den Helder wordt gesproken over het inzetten van dienstauto's als deelauto's. Sweco is bezig met het voorbereiden van de plaatsing van de eerste 14 borden.

De buslijn is gerealiseerd en zal 17 augustus gaan rijden, als de halteborden geplaatst kunnen worden. 5.1.2e en 5.1.2e hebben hierover contact. De dienstregeling is een uitgebreide kwartier regeling geworden, wat ruimer is dan de begrote halfuur regeling.
Er zijn minimaal 25 abonnementen aan Microsoft verkocht. Bij Google valt de verkoop wel tegen met maar 1 verkocht abonnement. Deelauto's is Microsoft minder in geïnteresseerd, deelfietsen eventueel wel.
Het voorstel is om de eerste 4 mobipunten de tweede helft van juni te openen, indien de mobipunt borden gereed zijn. Agriport zal op 17 augustus worden geopend. De overige mobipunten kunnen in september open gaan. De opening in juni is wel lastig i.v.m. corona maatregelen. Al worden die versoepeld, is het nog steeds de vraag of je een bijeenkomst moet organiseren. Er wordt gekeken naar online mogelijkheden.

➔ **5.1.2e en 5.1.2e kijken naar het communicatieplan. De opening in juni gaan 5.1.2e 5.1.2e en 5.1.2e oppakken.**

5.1.2e en 5.1.2e informeren graag eerst hun raden door middel van een raadsinformatiebrief, voordat het in de kranten verschijnt. Het communicatietraject voor komende maanden moet uitgewerkt worden. De werkgroep kan hier vervolgens naar kijken een aanvullen waar nodig.

Met Pro zijn inmiddels goede werkafspraken gemaakt. Pro wil de fysieke mobipunten, de deelauto's en deelfietsen gaan onderhouden. Ze willen dit wel gaan doen voor een basisbedrag en minimaal 16 mobipunten. De financiering hiervoor is 20.000 euro per jaar. Als er in september 14 mobipunten zijn, is 20.000 euro een goed begin. De advocaat heeft een brief opgesteld over de oprichting van de BV. Ook is er een businesscase opgesteld voor komende jaren. Beide moeten door 5.1.2e en 5.1.2e bekeken worden. Het bedrag voor mobipunt borden is wel vrij hoog. Er wordt nu gekeken of er andere borden kunnen komen die niet machinaal geplaatst hoeven worden, dit scheelt enorm in de kosten.

6. Voortgang N250

Voor de N250 zijn er kleine maatregelen gepland, die eind dit jaar zouden gaan plaatsvinden. 5.1.2e heeft hierover een planning verstuurd waarin 30 november staat aangegeven als realisatiedatum. Deze planning zal iets uitlopen richting eind dit jaar. Het is van belang dit project te gaan afsluiten. Voor 5.1.2e heeft dit project niet de hoogste prioriteit maar het loopt wel door. Er moet een realisatieovereenkomst ondertekend worden. De aannemer is al aangesteld, maar voor de administratie wel belangrijk deze overeenkomst nog te ondertekenen.

De maatregelen op lange termijn worden momenteel onderzocht door 5.1.2e van Sweco. 5.1.2e kan er door privé omstandigheden niet bij zijn vandaag, maar 5.1.2e zal zijn PowerPoint rondsturen zodat de werkgroep deze kan doornemen.
In het kort gaat het om de volgende 3 onderdelen:

- De uitwerking kruising Havenweg. Deze wordt eind juni opgeleverd, inclusief een kostenraming.
- De uitwerking Ravelijnbrug. Voor dit ontwerp is een stap terug gedaan, waarbij is gekeken naar een aantal varianten die in het verleden zijn afgevallen. Hierbij is gekozen voor een andere variant dan die van Movares, om verder uit te werken. Deze uitwerking wordt medio juli opgeleverd.
- Het onderzoek naar de effecten van de verschillende maatregelen wordt eind juli afgerond. De verschillende maatregelen los doen niet veel, maar in combinatie met elkaar biedt het uitkomsten. Bij iedere effectstudie zit ook een kostenraming.

Er is discussie geweest tussen Texel en Den Helder over het ticketingsysteem. De Teso wil wel informatie aanleveren om het onderzoek te kunnen uitvoeren. Texel wil echter niet meebetalen aan dit onderzoek. Hierdoor komt de financiering voor dit onderzoek bij Den Helder te liggen. Omdat de weg richting de Teso een provinciale weg is, kan de Provincie hier misschien ook aan bijdragen.

➔ **5.1.2e stuurt de PowerPoint door en als er vragen zijn kunnen die aan 5.1.2e gesteld worden.**

7. Voortgang doorfietsroutes 5.1.2e

5.1.2e heeft een aantal digitale workshops gehouden. Met de verschillende gemeentes zijn de routes doorgenomen en heeft RHDHV geadviseerd over de inrichting van de routes, aan de hand van de doorfietsroute criteria. Hierbij zijn als uitgangspunt de GIS kaarten van Sweco genomen.
Tijdens deze workshops zijn alleen de knelpunten behandeld, waar ingrijpende maatregelen nodig zijn. Het verbreden van een fietspad, of het aanpassen van tegels naar asfalt wordt hierin niet meegenomen. Deze aanpassingen zullen wel meegenomen worden in de kostenbepaling.
De besproken knelpunten worden nu intern bij de gemeentes besproken.

Reactie vanuit de werkgroep: Als de routes doorgenomen worden, komen er soms knelpunten uit waar de maatregel die voorgesteld wordt zeer ingrijpend is, of qua kosten niet opweegt tegen het effect van de maatregel. Vanuit het project moet alleen gekeken worden naar de criteria die nodig zijn voor een doorfietsroute. Wel worden de reacties van de gemeenten verzameld en zal RHDHV uiteindelijk met een advies komen.
Wanneer zijn we als werkgroep tevreden? Met deze doorfietsroutes hebben we hoog ingezet. Waar 5.1.2e naar toe wil, is een programma met een hoop knelpunten en bijbehorende kostenplaatjes. Hier gaan we een prioritering of fasering voor maken. Dit zorgt ervoor dat er per schakel iets gerealiseerd kan worden. Hierdoor zullen delen van de route in zijn geheel opgeleverd gaan worden. Er zijn ook maatregelen die meer geld kosten, maar zeer aantrekkelijk worden als de rest van de route al is uitgevoerd. Er kan een maximale en minimale variant opgesteld worden.

Daarnaast is er nog de speciale route Oost-West. Hiervoor is volgende week een overleg gepland. Bij dit overleg zijn 5.1.2e en de landschapsdeskundige van de Provincie aanwezig. Ook de landschapsdeskundige van RHDHV zal hierbij zijn. Tijdens deze sessie worden de eerste uitwerkingen van de route gemaakt. 5.1.2e schuift ook aan, en zal de uitnodiging doorsturen naar de contactpersoon bij HNK.

Vanuit 5.1.2e kwam de vraag hoe om te gaan met afwijkingen van de route, destijds bedacht door Sweco. Bij zowel gemeente Schagen als gemeente Den Helder merkt hij dat hier soms voorkeur aan gegeven wordt. Er kan afgeweken worden van de route, doordat er sprake is van voortschrijdend inzicht.
De planning van dit project was gericht op het bestuurlijk overleg in juni. Dit overleg is nu gepland voor eind september. RHDHV heeft op dit moment de tijd en capaciteit gereserveerd voor de uitwerking van de routes. Met Hollands Kroon is volgende week een afspraak om de laatste delen van de routes door te nemen. Daarna kan de uitwerking plaatsvinden.
Ook Texel moet aanhaken bij dit project. Het gaat hierbij om 5.1.2e 5.1.2e 5.1.2e en 5.1.2e 5.1.2e gaat een afspraak plannen.

8. Voortgang vervoerswaarde studie 5.1.2e

5.1.2e lukt het niet om bij de Skype vergadering aan te haken. Hij zal een half A4-tje typen met de voortgang en planning opstellen en rondsturen.

9. Vervanging project Burgervlotbrug door project LZV route Diepsmeerweg te Warmerhuizen

5.1.2e

5.1.2e heeft een notitie rondgestuurd met een voorstel om het budget voor het project vaste oever verbinding Burgervlotbrug in te zetten voor de LZV route Diepsmeerweg te Warmerhuizen. Dit project loopt al even maar de urgentie neemt toe. Er zitten een paar bedrijven en bedrijventerrein die groeien en willen investeren in leefbaarheid en bereikbaarheid rondom dit terrein. Het project is opgesteld vanuit een bereikbaarheid, veiligheid en economisch vraagstuk. De optie die nu wordt voorgelegd is het ontwikkelen van een LZV route, met een apart fietspad, waarbij wordt aangesloten op de provinciale weg. Ook de doorfietsroute zal via deze weg lopen, waardoor beide projecten goed gecombineerd kunnen worden.
De Provincie ziet een kans op zo op de provinciale weg aan te sluiten, en vindt het een goed idee om transport verkeer uit de kernen te houden. De werkgroep gaat akkoord met het voorstel om dit project op te nemen in het programma. Wel moet er nog gekeken worden hoeveel dit gaat kosten. Ter voorbereiding van het bestuurlijk trio moet duidelijk de verbinding met de Provincie gemaakt worden en moet de problematiek in de huidige situatie goed beschreven worden.
De volgende stap zal het uitzetten van een onderzoek zijn door middel van een uitvraag. De verwachting is dat deze uitvraag 1 op 1 gegund kan worden, door de kleine omvang.

➔ **5.1.2e en 5.1.2e gaan een uitvraag opstellen.**

10. Regionaal Mobiliteits Plan

Dit agenda punt is ter kennisgeving aan de werkgroep. 5.1.2e was aanwezig bij een bijeenkomst waar het Regionaal Mobiliteitsplan werd gepresenteerd. Dit is een paraplu plan om te kijken hoe alle mobiliteitsprojecten samen binnen de klimaatdoelen passen. Er is wat verwarring met een andere sessie op 12 mei, waar 5.1.2e ook aansluit. Dit is een sessie t.b.v. de Mobiliteitsvisie Holland boven Amsterdam. Door de werkgroep wordt opgemerkt dat er vanuit het Rijk verschillende programma's en groepjes worden uitgerold waar dan steeds dezelfde personen aanwezig zijn omdat de gemeentes geen grote organisaties zijn.

11. Wat verder nog ter tafel komt

Actiepunten vorig verslag die nog blijven staan:

- Het blokken van de agenda van de wethouders voor de opening is de volgende stap. → Zodra er een datum is, wordt dit opgepakt
- Het overzicht van potentiële mobipunt locaties moet aangepast worden. Texel moet hierin opgenomen worden. 5.1.2e stuurt de link naar deze locaties op naar 5.1.2e past deze kaarten aan. → 5.1.2e gaat dit oppakken
- 5.1.2e gaat een persmoment inplannen en een voorstel voor schrijven. → Voorstel is gereed, moment wordt gepland wanneer de datum bekend is.
- 5.1.2e gaat kijken wie de contracten kan ondertekenen. → 5.1.2e is hier mee bezig
- Het nieuwe financiële overzicht wordt aangevuld met de gegevens van Q1 2020 en voorgelegd aan de bestuurders 5.1.2 5.1.2e → Eerste opzet is geschreven. 5.1.2e moet hier nog naar kijken.

TOELICHTING PROJECT UITWERKINGEN BEREIKBAARHEID N250/DEN HELDER

6 MEI 2020 WERKGROEP DE KOP WERKT!

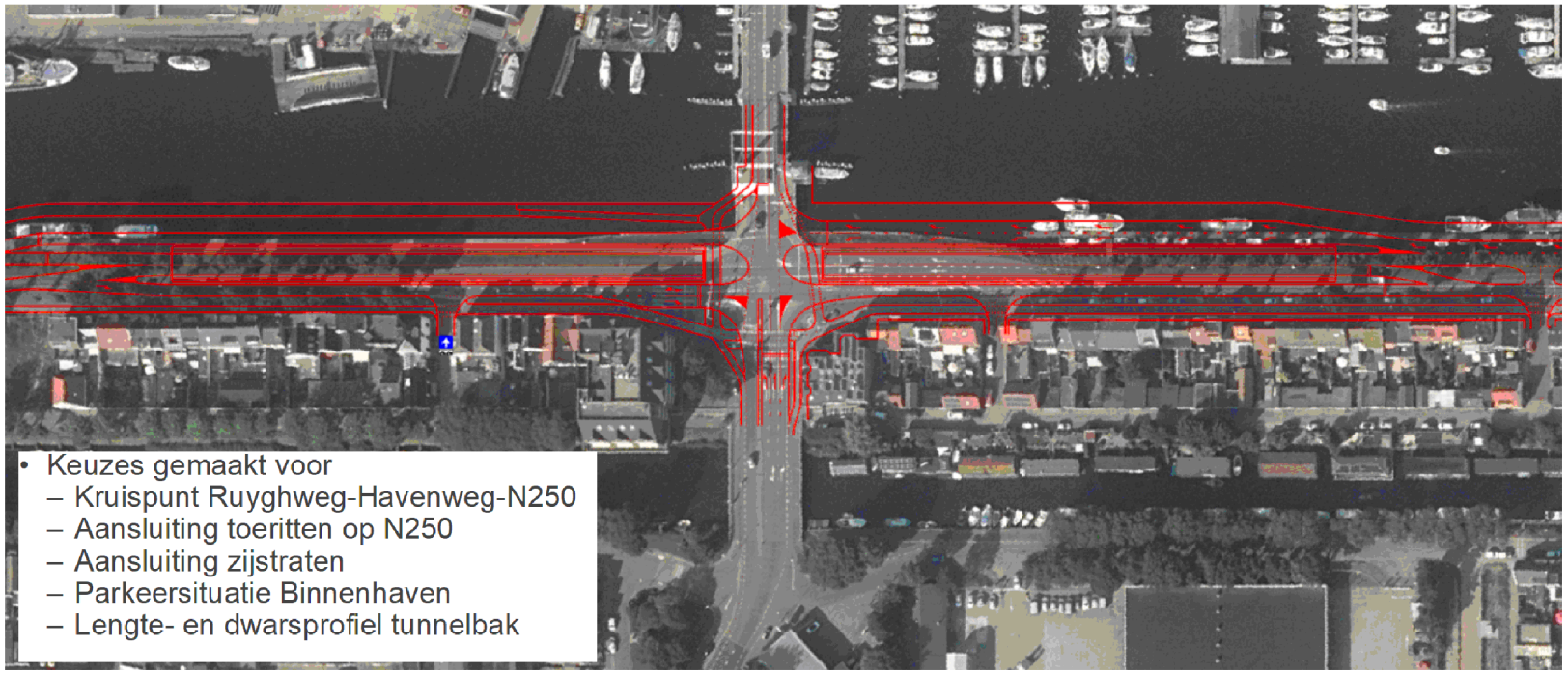
Introductie

- Voorstellen
- Toelichting stand van zaken van 3 sporen
  - Uitwerking van de onderdoorgang N250/Havenweg
  - Uitwerking van de Ravelijnbrug
  - Effectanalyse
- Planning

Uitwerking onderdoorgang N250/Havenweg

- Opdracht gekregen om op basis van het bestaande ontwerp een voorlopig ontwerp te maken
- Op 5 maart de eerste ontwerpsessie in Alkmaar
  - Sweco, Provincie Noord-Holland, gemeente Den Helder
  - **Bestaande ontwerpen** van zowel de onderdoorgang als de Ravelijnbrug tegen het licht gehouden
- Onderdoorgang:
  - Kritische punten in het ontwerp gesignaleerd
  - Er mist uitwerking van een aantal essentiële eisen aan het wegontwerp (verkeersveiligheid)
  - Daarnaast missen er verkeerstechnische eisen ten aanzien van toe en afritten zijwegen, parallelstructuur en het invoegen
  - Huidige voorzieningen terug brengen in het ontwerp (parkeervakken, fietspaden en flaneerpad langs de kade)

➢ Sweco heeft op basis van reële uitgangspunten en dwangpunten, zonder dicht op het minimale te zitten, een optimale variant uitgewerkt.
  ➢ Dit is op 16 april met de Provincie Noord-Holland en gemeente Den Helder besproken.


• Keuzes gemaakt voor
– Kruispunt Ruyghweg-Havenweg-N250
– Aansluiting toeritten op N250
– Aansluiting zijstraten
– Parkeersituatie Binnenhaven
– Lengte- en dwarsprofiel tunnelbak

- Uit het overleg op 16/4 volgde dat er overall een robuust ontwerp opgesteld is
  - dat de huidige voorzieningen terug brengt in het ontwerp
  - dat voldoet aan verkeersveiligheids- en ontwerpuitgangspunten
  - er is niet ingezet op de maximale richtlijnen, maar op reële invulling van de richtlijnen (niet het minimum).
  - er is een goede argumentatie waarom bepaalde keuzen zijn gemaakt.

- Deze aanpassingen hebben impact
  - De tunnelbak schuift hiermee het water in
  - De van Kingsbergenbrug moet worden aangepast
  - Bestaande kadewand moet vervangen worden
  - Kosten

- Die onderbouwing gaan wij in een notitie uitwerken
  - Verkeerstechnische, civieltechnische, ruimtelijke en nautische aspecten
  - Opstellen raming
  - Berekenen effect op doorstroming (onderdeel van de effectanalyse)

Uitwerking Ravelijnbrug

- Opdracht gekregen om op basis van het bestaande ontwerp een voorlopig ontwerp te maken
- Op 5 maart de eerste ontwerpsessie in Alkmaar
  - Sweco, Provincie Noord-Holland, gemeente Den Helder
  - Bestaande ontwerpen van zowel de onderdoorgang als de Ravelijnbrug tegen het licht gehouden
- Ravelijnbrug
  - Kritische punten in het huidige ontwerp gesignaleerd
  - Ligging van de brug in relatie tot vaarlijnen scheepvaart, inpasbaarheid, aansluiting op het huidig wegennet en verkeersveilig ontwerp

➢ Wij hebben hiervoor een analyse uitgevoerd naar de varianten die in de afgelopen jaren zijn onderzocht
  - Wat zijn daarin de mogelijkheden en onmogelijkheden
  - Een aantal vallen af (strijdigheid met restricties of een onveilig ontwerp)
  - Een aantal varianten zijn interessant
    - binnen die varianten zijn we op zoek naar een optimale variant, die technisch maakbaar is

Effectanalyse

- Effectanalyse voeren we uit voor een 7 tal oplossingsrichtingen
  - Onderdoorgang bij de Havenweg
  - Ravelijnbrug
  - Verplaatsen Moormanbrug
  - Verplaatsen zuidingang Marine terrein
  - Dynamisch verkeersmanagement
  - Parkeermaatregelen
  - Reserveringssysteem TESO
- Deze oplossingsrichtingen zijn uit een onderzoek in 2019 gedefinieerd als kansrijk

- Effectanalyse bestaat uit 3 stappen
  1. Per maatregel kwalitatief de effecten in beeld brengen
  2. Pakketten van maatregelen samenstellen
  3. Pakketten kwantitatief beoordelen (o.a. verkeersmodel)

Effectanalyse (stap 1)

- De beoordeling vindt plaats aan de hand van 4 thema's:
  - Doorstroming (reistijden/wachtrijen en intensiteiten)
  - Inpasbaarheid (fysieke impact, restricties, grondaankopen)
  - Kosten-baten (realisatiekosten en baten op basis van reistijden)
  - Overig (draagvlak, realisatietijd, verkeersveiligheid, leefbaarheid)

- Deze thema's sluiten aan bij het doel van het onderzoek
  - Het inzichtelijk maken van de effectiviteit en de haalbaarheid van de maatregelen
    - Effectiviteit: in hoeverre de maatregel het probleem van doorstroming op de N250 oplost
    - Haalbaarheid: welke fysieke impact heeft de maatregel en wat zijn de kosten en baten.

- Ten slotte kijken we ook naar draagvlak, realisatietermijn, verkeersveiligheid en leefbaarheid dat de effectiviteit of haalbaarheid van een maatregel extra kan onderbouwen.

- **Eerste bevindingen (expert judgement)**
- Het verschil in effect en impact tussen de Ravelijnbrug en de onderdoorgang zichtbaar wordt
  - bij de onderdoorgang los je een echt knelpunt op bij het kruispunt Havenweg/N250
  - dit verbetert op de locatie de doorstroming
  - aan de andere kant, de intensiteiten nemen eerder toe dan af waardoor op een andere locatie weer een knelpunt kan ontstaan
  - bij de Ravelijnbrug is dit anders omdat je verkeersstromen scheidt van elkaar
  - ook de fysieke impact van de onderdoorgang is behoorlijk, terwijl bij de Ravelijnbrug er iets meer ruimte is
- Bij de overige maatregelen wordt de meeste winst behaald in de combinatie met andere maatregelen
  - De doorstroming op de N250 wordt bij het verplaatsen van de Moormanbrug alleen verbeterd in combinatie met de realisatie van de Ravelijnburg
  - DVM-systeem kan goed wordt ingezet om alternatieve routes te stimuleren op het moment dat het na de onderdoorgang vast staat

Effectanalyse (stap 2 en 3)

- Pakketten van maatregelen samenstellen
  - Geen pakket waarin de Ravelijnbrug én de onderdoorgang zit
- Pakketten van maatregelen doorrekenen
  - Met het verkeersmodel de effecten voor doorstroming inzichtelijk maken
  - Kosten-baten analyse doen

Planning

- Begin juni afronden spoor Onderdoorgang
- Medio juli afronden spoor Ravelijnbrug
- Medio juli afronden effectanalyse

SWECO

To: 5.1.2e 5.1.2e [5.1.2e @texel.nl]; 5.1.2e @denhelder.nl'[5.1.2e @denhelder.nl]; 5.1.2e 5.1.2e [5.1.2e @noord-holland.nl]; 5.1.2e .2e (WNN)'[5.1.2e @rws.nl]; ' 5.1.2e @hollandskroon.nl'[5.1.2e @hollandskroon.nl]; 5.1.2e @denhelder.nl'[5.1.2e @denhelder.nl]; 5.1.2e 5.1.2e 5.1.2e @schagen.nl]; 5.1.2e @denhelder.nl'[5.1.2e @denhelder.nl]; 5.1.2e 5.1.2e 5.1.2e @outlook.com]; 5.1.2e @advier.nl[5.1.2e @advier.nl]
From: 5.1.2e (5.1.2e)
Sent: Thur 3/26/2020 3:31:09 PM
Subject: verslag Werkgroep de Kop Werkt! 25 maart
Received: Thur 3/26/2020 3:31:18 PM
20200325 Verslag Werkgroep de Kop Werkt! .docx

Beste allen,
Hierbij het verslag van de werkgroep gisteren.
In het verslag zijn ook alle actiepunten beschreven.
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: 25-03-2020, 09:30-12:00

Locatie: Online

Genodigden: 5.1.2e 5.1.2e 5.1 5.1.2e 5.1.2e 5.1.2e 5.1.2e 5.1.2e

Afwezig: 5.1 5.1.2e

Gast: 5.1.2e

---

1) Welkom en opening
2) Tussenstand Mobipunten (5.1.2e)

Opening mobipunten

De mobipunt borden worden op 20 april geleverd in Antwerpen. Daarna moeten ze nog wel van de haven van Antwerpen naar de werkplaats van Pro verplaatst worden. Deze laatste stap is momenteel twijfelachtig. De sloten zijn in Hong Kong en hebben een week vertraging op de borden. We kunnen wel een openingsevenement gaan organiseren, al mag dit momenteel nog niet. Misschien is het een goed idee om in de tweede helft van juni iets te gaan plannen in concept, en daarbij de ontwikkelingen rondom corona in de gaten houden. Ook kunnen we de opening wat kleiner opzetten zodat de opening in deze vorm altijd door kan gaan. Een digitale opening kan ook. Dan zou mei ook kunnen. Gister is 5.1.2e benaderd door een journalist van de Trouw over duurzame mobiliteit. De opening van de mobipunten zou in dit artikel meegenomen kunnen worden. Fysiek is de opening ook nu mogelijk, maar je krijgt de versnelling van het gebruik van deelmobiliteit niet als er sprake is van een intelligente lock-down.

Afstemming Pro

De advocaat van Pro heeft een positief advies geschreven. De opzet van de constructie neigt naar een BV, de aangehaakte fiscalist gaat hier een rapport over schrijven. Pro komt deze week met een kosten calculatie. De kosten die nu door Pro ingerekend zijn, zijn goedkoper weggezet dan vooraf ingeschat. De definitieve kostenraming moet nog komen. Wel heeft Pro een minimum van 16 mobipunten als uitgangspunt genomen. Pro wil graag ten minste 16 mobipunten openen. Hiervoor kunnen komende maanden gebruikt worden om te onderzoeken of er in juni meer mobipunten geopend kunnen worden, dan degene die nu op de planning staan. 5.1.2e heeft al iemand op het oog om de sales te kunnen doen. Dit is wel even on hold gezet vanwege het corona virus. Telefonisch of via de dorpsraden moet het concept mobipunten gaan groeien. Hier gaat komende maanden energie in gestoken worden.

Op dit moment is het wel lastig om met bedrijven in gesprek te gaan over een minimale afname van mobiliteit, terwijl zij door corona in slecht weer verkeren.

Provincie en Connexxion moeten nog een deal sluiten. Dit moet nog vastgelegd worden tussen 5.1.2e en 5.1.2e. Het moment dat deze deal vastgesteld wordt, kan als persmoment gebruikt worden.

- ➔ 5.1.2e en 5.1.2e gaan achter de lijst met contactgegevens van de wijkraden etc. aan. 5.1.2e heeft deze al opgesteld. Graag deze week nog rondsturen.
- ➔ Het blokken van de agenda van de wethouders voor de opening is de volgende stap.
- ➔ 5.1.2e gaat uitzoeken wanneer Connexxion en de Provincie de deal gaan sluiten.
- ➔ Het overzicht van potentiële mobipunt locaties moet aangepast worden. Texel moet hierin opgenomen worden. 5.1.2e stuurt de link naar deze locaties op naar 5.1.2e past deze kaarten aan.

3) Tussenstand N250

Korte termijn: Er liggen contracten klaar tussen gemeente Den Helder en de Provincie over de uitvoering. Er moeten nog enkele wijzigingen plaatsvinden, hier is de jurist mee bezig. Ze moeten nog wel ondertekend worden. Er moet ook nog gekeken worden wie deze contracten kunnen ondertekenen.

Hier kan tevens een persmoment aan gekoppeld worden. Misschien kunnen we de ondertekening laten filmen en op de website van de Kop Werkt! plaatsen. Het is van belang om te weten wanneer de ondertekening plaatsvindt zodat de voorbereidingen voor het persmoment kunnen plaatsvinden.

5.1.2e: Volgens mij zijn de contracten zo goed als klaar. Eind volgende week gereed is haalbaar. In de week van 6 april kan het persmoment plaatsvinden.

- ➔ 5.1.2e gaat een persmoment inplannen en een voorstel voor schrijven.
- ➔ 5.1.2e gaat kijken wie de contracten kan ondertekenen.

Lange termijn verhaal: N250 betreft twee onderzoeken. Hiervoor hebben er twee werkbijeenkomsten plaatsgevonden.

1. De fysieke aanpassingen aan de gelijkvloerse kruising havenweg, en de Ravelijnbrug.

De kruising op de Havenweg ziet er minder rooskleurig uit. Hier komt mogelijk uit dat de inpassing niet haalbaar is. Dit komt doordat in de opgave die Movares heeft uitgewerkt geen parkeren was meegenomen. Ook is de fietsbeweging bij de in- en uitritten niet wenselijk gezien de grote hoeveelheid fietsbewegingen. Er waren al impliciete keuzes gemaakt voor een onderdoorgang, die worden nu expliciet gemaakt. De Ravelijnbrug zijn ze aan het intekenen in de omgeving.

2. Verkeersmanagement

Alle onderwerpen zijn in de werksessie aan de orde geweest en worden nu verder uitgewerkt. Dit gaat om: omrij routes, het vergroten van de capaciteit zuidpoort marineterrein, kooypunt, het ticketing systeem Teso en de fysieke maatregelen.

Beide worden verder uitgewerkt en als er een concept versie gereed is, komen ze bij ons terug. Dit zal voor het bestuurlijk trio (waarvan een datum nog uitgevraagd moet worden) plaatsvinden.

4) Tussenstand N77 (zie bijlage voor offerte)

We hebben opdracht gegeven aan 5.1.2e om de MKBA Wieringen uit te voeren.

5.1.2e: Wat mij opvalt is dat het heel erg uitgaat van de baten op Wieringen, maar je moet het land daaromheen ook benoemen. Het heeft niet alleen invloed op Wieringen, maar ook Wieringenmeer bijvoorbeeld. De weg heeft voor- en nadelen. De afstand over de afsluitdijk wordt groter, dit soort effecten zijn ook belangrijk om in kaart te brengen. Het moet alle effecten voor het gebied meenemen. Voornamelijk Wieringenmeer is in de huidige opzet onderbelicht.

De opgave die er nu ligt is de verbetering van de Oost-West verbinding. Voor dit onderzoek is de komst van de N77 uitgangspunt. In een eerder stadium zijn hiervoor verschillende varianten bedacht. Het is van belang om een logisch verhaal te maken van het feit dat we deze variant aan het uitwerken zijn.

De methode die gebruikt wordt is TEEB. Zit hier ook leefbaarheid in? Laat de methode dit voldoende zien? De MKBA systematiek leent zich ervoor om alle effecten mee te kunnen nemen. Het is hierbij van belang om leefbaarheid voldoende naar voren te laten komen. De effecten moeten wel kwalitatief beoordeeld worden. De discussie bij de bestuurders moet plaatsvinden op basis van de MKBA maar hiervoor moet de MKBA wel goed gevuld zijn. Hiervoor is 5.1.2e voornamelijk opzoek naar harde cijfers. Maar niet alles is te meten in harde cijfers.

5.1.2e: Wat voor ons als Texel van belang is, is het verkeer vanuit Duitsland. Maar op dit moment heb ik geen idee wat voor effecten de N77 hier op heeft. Ik geloof niet perse dat een toerist uit Duitsland niet naar Texel gaat als hij een half uurtje moet omrijden. Misschien moet de directeur van de VVV van Texel (5.1.2e) op de lijst van geïnterviewden, voor 5.1.2e

5.1.2e en 5.1.2e hebben al eens een lijst opgesteld met documenten die voor 5.1.2e relevant zijn. 5.1.2e is bezig met het verzamelen van deze documenten en zal deze aan 5.1.2e 5.1.2e 5.1.2e en 5.1.2e op de CC) versturen.

- ➔ Economisch Waardenonderzoek N250 (uitgevoerd door Ecorys) doorsturen naar 5.1.2e 5.1.2e (5.1.2e).
- ➔ Lijst doorgeven met namen van te interviewen personen. Hier staat onder andere 5.1.2e, Theo Meskers, 5.1.2e, Landschap Noord-Holland, Heleen Keur, Wim, Kees Visser op (5.1.2e).
- ➔ Aanvullingen op deze namenlijst leveren de leden van de Werkgroep aan.
- ➔ Vraag aan iedereen: Als je stukken hebt die van belang kunnen zijn, stuur ze door naar 5.1.2 5.1.2e. Zij verzamelen de stukken en sturen dit op naar 5.1.2e

5) Visie op Noord-Holland Noord

5.1.2e is aangehaakt bij de werkgroep. We werken aan een woonakkoord Noord-Holland Noord. Hierin wordt ook gekeken naar de kop van Noord-Holland. In het woonakkoord wordt gekeken wat men wil bereiken en wat daarvoor vanuit het Rijk nodig is. Hierin wordt niet alleen gekeken naar de woningbouwopgave maar ook bereikbaarheidsknelpunten.

Op dit moment liggen er conceptversies maar er moet nog gekeken worden naar de knelpunten met bereikbaarheid. In de woonakkoorden zoals die er nu liggen, is het de vraag of dit echt iets gaat betekenen voor de Kop, of alleen voor Alkmaar en Hoorn. Het kan ook omgedraaid worden. Willen wij hier als de Kop perse bij aanhaken? En wat zijn dan de kwesties met betrekking tot wonen en bereikbaarheid vanuit de Kop, die we hier willen inbrengen?

Is bereikbaarheid in dit verhaal inclusief andere vervoerwijze: fiets, OV? Als je de verschillende woonakkoorden ziet in Nederland , zijn deze allemaal verschillend. Wat wij nu proberen is om voor Noord-Holland Noord dit concreter te maken. De meeste akkoorden blijven wat vaag. Waar liggen onze grote woningopgaves? Wat betekent dit nu concreet? Hoe kan je bereikbaarheid zo goed mogelijk regelen voor de bestaande woningbouw, en aan de hand daarvan de nieuwe woningbouwlocaties kiezen. Hier zou lightrail wel een geschikt verhaal voor zijn. Je bestaande infrastructuur moet je zo goed mogelijk benutten. Maar dit is andersom redeneren dan hetgeen 5.1.2e zegt. In andere regio's is het al concreter, omdat er grote woningbouwprojecten klaarliggen. Als wij concreet willen zijn, zullen we de lightrail als uitgangspunt moeten gebruiken. De vraag is echter of dit regionaal gedragen wordt door onze bestuurders.

De vraag is wat 5.1.2e van de werkgroep nodig heeft. De Werkgroep moet duidelijk krijgen wat we van het Rijk nodig hebben. Hoe willen we de Kop positioneren? Er is een concept bereikbaarheidsvisie. Die is alleen nog niet vastgesteld door de bestuurders. Hierin speelt het spoor een belangrijke rol. Het spoor zou als kapstok kunnen dienen, waaraan je de woningbouwopgave ophangt. Beredeneren vanuit je bereikbaarheid. We moeten met iets vernieuwends komen, niet alleen meer asfalt. We moeten zorgen dat wij op een goede manier onderdeel uitmaken van het netwerk, met andere vormen van mobiliteit. Hoe de bestuurders hier tegenaan kijken, kan een bespreekpunt zijn a.s. vrijdag. Over het algemeen wordt er gedacht vanuit het idee om een zo'n snel mogelijke verbinding met Amsterdam te creëren, dus zo min mogelijk stationnetjes. Maar als je Den Helder beter bereikbaar maakt vanuit de kleinere kernen, wordt Den Helder misschien ook aantrekkelijker voor bijvoorbeeld winkelen of een bezoekje aan het theater.

- ➔ 5.1.2e en 5.1.2e stellen samen een voorstel op. Vanuit beide uitgangspunten, kijken of er tot een gezamenlijke opgave gekomen kan worden. Even zonder bestuurlijke perikelen mee te nemen.
- ➔ Vrijdag a.s. is overleg met Henny Huisman, Jelle Beemsterboer, Heleen Keur over het regio akkoord wonen. 5.1.2e gaat bereikbaarheid hieraan koppelen. Maandag hebben 5.1.2e en 5.1.2e contact over wat hieruit is gekomen.

6) Doorfietsroutes

Voor het uitwerken van de doorfietsroutes door Royal Haskoning worden de leden van de Werkgroep gekoppeld aan 5.1.2e. Hij zal met jullie contact opnemen om vragen te beantwoorden, voornamelijk vanuit verkeer en infrastructuur.

7) Financiën

Kan iedereen zich vinden in de nieuwe opzet? Waarom is er gekozen voor een nieuwe opzet? De bedragen blijven namelijk hetzelfde. In de verdeling is rekening gehouden om zoveel mogelijk de euro's uitgegeven door een bepaalde gemeente, ook terug te laten komen bij die gemeente. Daarnaast is de opzet gewijzigd omdat de verschillende opgaven niet meer te relateren zijn aan de oorspronkelijke opgave. Er is tot dusver maar 10% uitgegeven van het budget. Maar de doorlooptijd van het programma wordt verlengd met een jaar. Het komende half jaar zal benut worden om het huidige programma te verbinden met mogelijke nieuwe programma's in 2022.

➔ Het nieuwe financiële overzicht wordt aangevuld met de gegevens van Q1 2020 en voorgelegd aan de bestuurders (5.1.2 5.1.2e).

8) N9

5.1.2e : De gemeente Schagen heeft een motie laten aannemen bij de Tweede Kamer over de verkeersveiligheid problematiek op de N9. Deze motie was aanleiding tot een gesprek met het ministerie. Deze is door corona niet doorgegaan maar er was al wel een geannoteerde agenda opgesteld, welke niet goed is gevallen bij Heleen Keur. 5.1.2e heeft ook naar de agenda gekeken en zag geen problemen. 5.1.2e zoekt naar de juiste vorm om dit bij de bestuurders bespreekbaar te maken.

Inhoudelijk is het een prima stuk. 5.1.2e gaat dit nog aanvullen met 5 5.1.2e . Daarna wil 5.1.2e het ter voorbereiding voor de bijeenkomst met het ministerie, nog bespreken met de bestuurders. Heleen Keur wil dat het ook bespreekbaar wordt bij de bijeenkomst a.s. vrijdag. Jelle Beemsterboer zou dit oppakken. Er zou een stuurgroep zijn, maar deze wordt schriftelijk afgedaan (alleen besluiten). Dus dit moet in de volgende stuurgroep besproken worden.

Als het vrijdag wel aan de orde is geweest, zal 5.1.2e dit terugkoppelen aan 5.1.2e . Er is geen stuurgroep meer maar er is een ander overleg gepland, over het woonakkoord, waar dit misschien ook besproken kan worden.

9) Samenwerken online

Skype: Is dit een prettige manier? Dit is de enige manier op dit moment. Misschien moeten we vaker vergaderen, en korter? En af en toe een pauze tussendoor? Laten we het op deze manier doorzetten. Ook is er een groepswhatsapp gemaakt, waar dingen in besproken kunnen worden.

10) Red. vervoerwaardestudie

Movares zit te wachten op informatie van Goudappel om te verwerken in het rekenmodel. 5.1.2e zit hier achteraan. De studie zal eind mei in concept klaar zijn.

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
Sent: Thur 11/12/2020 3:36:54 PM
Subject: Vervolg N250
Received: Thur 11/12/2020 3:37:15 PM
concept persbericht N250 onderzoek sweco.docx
Raadsinformatiebrief N250 5.1.2e opm 5.1.2e verwerkt.docx

Hoi 5.1.2e en 5.1.2e,
Sorry, ben ik weer over de N250. Heb Heleen dinsdag gesproken, zij wilde nog wat aanpassingen. Heb ik inmiddels verwerkt, kunnen jullie nog een keer meekijken?
Met vriendelijke groet,

5.1.2e
5.1.2e

DE KOP WERKT!

Telefoon: 5.1.2e
e-mail: 5.1.2e @dekopwerkt.nl / 5.1.2e @denhelder.nl
www.dekopwerkt.nl
@dekopwerkt

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.

Persbericht van De Kop Werkt!
Datum

Ravelijnbrug is oplossing voor N250

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 kunnen we ook samen optrekken 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 .

Raadsinformatiebrief

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 voor intelligente. Parallel hieraan zijn we op zoek gegaan naar een structurele oplossing. Vorig jaar heeft Movares 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	Grondaan-passing of verwerving	Kosten	Baten	Verwacht-ingen	Realisatie-termijn	Verkeers-veiligheid	Leefbaar-heid
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	+	+
Parkeren	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 is de aanleg van de Ravelijnbrug een mooie aansluiting op de ontwikkelingen binnen het maritiem cluster. Deze twee opgaves trekken met elkaar 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.

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.

To: 5. 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: Thur 6/27/2024 5:51:09 AM
Subject: vervolg op acties Ravelijnbrug
Received: Thur 6/27/2024 5:51:52 AM
actielijst Ravelijnbrug 250624.docx

Goedemorgen 5.1.2e 1.2e ,
Jullie spreken elkaar vanmiddag over voortgang Ravelijn en bijgaande actielijst.
Ik heb dan andere afspraak en gaat mij niet passen. 5.1.2e is daarna met vakantie.
Verzoek: svp bijgaande doornemen en de uitkomst verwerken in een update van de lijst. Dan zijn 5.1.2e en ik gelijk 'bij' met het laatste beeld.
Groet, 5.1.2e
NB 1: 5.1.2e , goede vakantie
NB 2: buiten verzoek

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. 5.1.2e
Sent: Tue 2/20/2024 6:07:36 PM
Subject: voorbereiding BO Mobiliteitsvisie 1 maart
Received: Tue 2/20/2024 6:07:47 PM

concept versie mobiliteitsvisie
voorbereiding BO en uitwerking ambities

Hoi 5.1.2e, bijgaande de stukken ter voorbereiding van het BO.
Ik werk aan stafstukken voor maandag, ter voorbereiidng voor de bila van de 27e Olthof – Rommel. Daar moet ook dit besproken worden.
Ik hoop je nog te spreken morgen of donderdag hierover.
Groet, 5.1.2e

5.1.2e
5. 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

Provincie Noord-Holland

To: 5.1.2e [5.1.2e @noord-holland.nl]; 5.1.2e [5.1.2e @texel.nl]; 5.1.2e @denhelder.nl[5.1.2e @denhelder.nl]
From: 5.1.2e 5.1.2e
Sent: Mon 2/19/2024 3:10:50 PM
Subject: concept versie mobiliteitsvisie
Received: Mon 2/19/2024 3:13:10 PM
240219 DRAFT Mobiliteitsvisie Texel Den Helder.docx

Hallo 5.1.2e en 5.1.2e,

Ter info, vinden jullie als bijlage vinden de concept mobiliteitsvisie. Deze is volledig uitgewerkt in bullets en/of uitgeschreven tekst (behalve hfst 3).
Ook voor de ambitie en richting van maatregelen staat er reeds een concept. De verdere uitwerking en invulling hiervan is uiteraard afhankelijk van het BO 1 mrt en de stuurgroep

Met vriendelijke groet,
5.1.2e 5.1.2e | 5.1.2e

VINU.
ruimtelijke realisten

5.1.2e | 5.1.2e
Herengracht 20 | 2312 LD Leiden
Werkdagen: ma, di, do en vr

Van: 5.1.2e 5.1.2e
Verzonden: vrijdag 16 februari 2024 12:14
Aan: 5.1.2e 5.1.2e <5.1.2e @noord-holland.nl>; 5.1.2e <5.1.2e @texel.nl>; 5.1.2e @denhelder.nl
CC: 5.1.2e <5.1.2e @texel.nl>; 5.1.2e <5.1.2e @denhelder.nl>
Onderwerp: voorbereiding BO en uitwerking ambities

Beste allen,

Zoals gisteren besproken stuur ik hierbij een uitgebreide versie voor jullie als stuurgroep (ppt) en twee aangepaste /presenteerbare/verspreidbare versies ter voorbereiding met de bestuurders (ppt en pdf)

Jullie ontvangen nog een concept versie van de mobiliteitsvisie. De inhoudelijke opzet staat uiteraard ook in deze documenten en de verder inkleuring volgt uit het BO (nu enkel obv stuurgroep en raden en statensessie)

Fijne weekend!

Met vriendelijke groet,
5.1.2e 5.1.2e | 5.1.2e

VINU.
ruimtelijke realisten

5.1.2e | 5.1.2e
Herengracht 20 | 2312 LD Leiden
Werkdagen: ma, di, do en vr

To: 5. 5.1.2e [5.1.2e @noord-holland.nl]; 5.1.2e [5.1.2e @texel.nl]; 5.1.2e @denhelder.nl[5.1.2e @denhelder.nl]
Cc: 5.1.2e [5.1.2e @texel.nl]; 5.1.2e [5.1.2e @denhelder.nl]
From: 5.1.2e 5.1.2e
Sent: Fri 2/16/2024 11:13:46 AM
Subject: voorbereiding BO en uitwerking ambities
Received: Fri 2/16/2024 11:24:50 AM
240115 Ambities Mobiliteitsvisie TX DH - versie BO.pptx
240115 Ambities Mobiliteitsvisie TX DH - uitgerbeide versie stuurgroep.pptx
BO 1 mrt Mobiliteitsvisie TX DH.pdf

Beste allen,

Zoals gisteren besproken stuur ik hierbij een uitgebreide versie voor jullie als stuurgroep (ppt) en twee aangepaste /presenteerbare/verspreidbare versies ter voorbereiding met de bestuurders (ppt en pdf)

Jullie ontvangen nog een concept versie van de mobiliteitsvisie. De inhoudelijke opzet staat uiteraard ook in deze documenten en de verder inkleuring volgt uit het BO (nu enkel obv stuurgroep en raden en statensessie)

Fijne weekend!

Met vriendelijke groet,

5.1.2e 5.1.2e | 5.1.2e

VINU.
ruimtelijke realisten

5.1.2e | 5.1.2e
Herengracht 20 | 2312 LD Leiden
Werkdagen: ma, di, do en vr

versie voorbereiding voor
Bestuurlijk Overleg 1 maart 2024

Mobiliteitsvisie Texel – Den Helder

Ambitie en visie

Gemeente Texel, gemeente Den Helder en provincie Noord-Holland

1 maart 2024

Doel bestuurlijk overleg 1 mrt

Doel bijeenkomst:

- Bespreken van wenselijke ambitieniveau
- Wat betekent keuze voor verder handelen?
- Samen invulling geven aan visie

Gesprek in twee delen obv presentatie over 3 ambitieniveaus

1. Keuze voor wenselijk ambitieniveau?
2. Hoe verder te handelen?

.txl
Gemeente Texel

gemeente DEN HELDER

Opzet presentatie

- Aanleiding
- Hoofduitgangspunten
- Dilemma's
- Mogelijke ambitieniveaus
- Vervolgproces en kader uitvoeringsprogramma

Aanleiding: overheden willen ontwikkelen

Gezamenlijke mobiliteitsvisie draagt bij aan bovenliggende economische ontwikkel- en leefbaarheidsopgaven, want

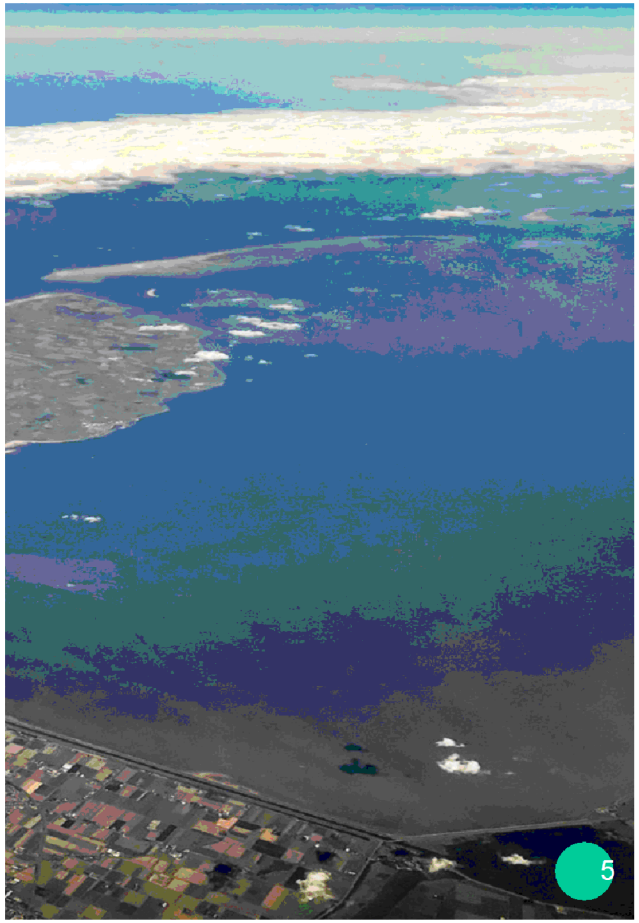
- Ambities voor havenontwikkeling, toerisme en centrumontwikkeling concurreren om schaarse ruimte op de weg.
- Draagt bij aan meer synergie tussen plannen
- Eerdere aanpak knelpunten niet gelukt
- Vooralsnog lijken geen Rijks- en regionale middelen beschikbaar voor kostbare nieuwe infrastructuur
- Met het oog op de toekomst is sowieso een mobiliteitstransitie nodig (klimaatdoelen, leefbaarheid en toenemend verkeer)

Hoofduitgangspunten

Om kansen te benutten en knelpunten op te pakken stellen drie overheden gezamenlijk een mobiliteitsvisie op waarin:

- We **samen** werken;
- Texel en Den Helder **één samenhangend systeem** zijn;
- **Mobiliteit een middel is** om de regio te versterken.

Dit heeft geleid tot het tussenproduct:
Uitgangspuntennotitie Beter Verbinden



Gezamenlijke regionale ambitie (bovenliggend)

“Een economisch vitale en leefbare baai,

waarin Den Helder en Texel hun eigen identiteit in samenhang met elkaar versterken en ontwikkelen om zo

- *een sterke economie,*
- *een aantrekkelijke omgeving voor inwoners en*
- *een unieke beleving voor bezoekers te bieden.*

Den Helder als levendige stad met een rijke maritieme historie, musea, winkels en kust en

Texel met prachtige natuur, stranden, rust en authentieke dorpen.”

Wat biedt de gezamenlijke mobiliteitsvisie?

- Regionaal toekomstbeeld mobiliteit met 2040 als stip op de horizon
- Opstellen en vastleggen van gezamenlijk ambitieniveau voor mobiliteit en bereikbaarheid
  - Ondersteunend aan de gewenste economische ontwikkeling en leefbaarheid

Scope

- Integrale en multisectorale benadering van het mobiliteitssysteem vanuit kansen en mogelijkheden
- Passend bij de ‘couleur locale’ en unieke context
  - Lokaal en regionaal ligt veel beleid en onderzoek; hierop wordt bovenlokaal (TX-DH) ingezoomd en gespecificeerd
- Gezamenlijk proces met bestuurders, ambtenaren en ondernemers.

Processtappen

- Zoektocht naar passend samenwerkingsproces en aggregatieniveau
- Opstellen gezamenlijke uitgangspunten - uitgangspuntennotitie
- Opstellen visie en vaststellen ambitieniveau - nu
- Kaders voor uitvoeringsprogramma - nu

- Opstellen en realiseren uitvoeringsprogramma - vanaf 2e helft 2024

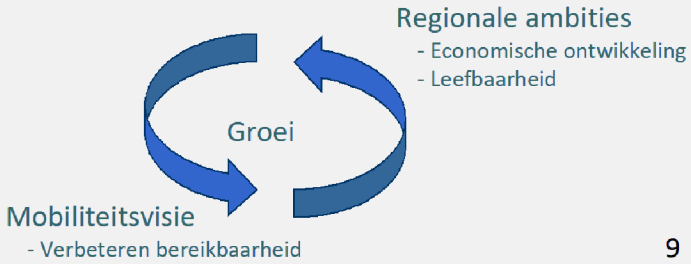
Dillema's

- Leefbaarheid (minder auto's) versus ontwikkeling van de regio (betere bereikbaarheid)
- Autobereikbaarheid is kracht én zwakte
- Spanningsvelden tussen belangen Texel en Den Helder

Door het realiseren van ambities …

… groeit het aantal reizigers ….

…en dus ook de knelpunten.



Mogelijke ambitieniveaus voor mobiliteit tbv economische ontwikkeling en leefbaarheid

1. **Proactieve inzet op mobiliteitstransitie**

Gezamenlijk zetten de drie overheden stevig en proactief in op mobiliteitstransitie en betrekken aanpalende sectoren daar actief in. De focus ligt op een nieuwe balans in reismogelijkheden (auto én alternatieven), de bijbehorende ruimte- en kwaliteitsvraag en vraagstukken op het gebied van economie, klimaat en leefbaarheid.

2. **Stapsgewijze inzet op mobiliteitsmaatregelen**

De drie overheden zetten stapsgewijs in op mobiliteitstransitie en betrekken aanpalende sectoren daar selectief in. De focus ligt op het verbeteren van mobiliteitsalternatieven. Naast de auto, wordt ingezet op OV- en fietsalternatieven.

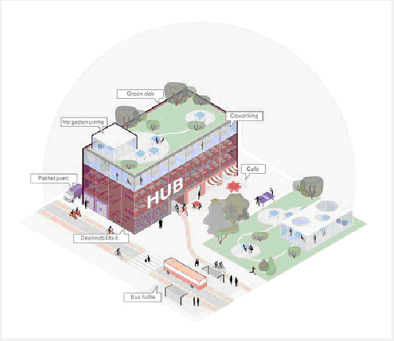
3. **Onderlinge afstemming van mobiliteitsmaatregelen**

De drie overheden stemmen onderling af over mobiliteitsmaatregelen in het gebied Texel –Den Helder. Zij vliegen deze zo veel mogelijk lokaal aan. De focus ligt op het beperken van toenemende knelpunten in bereikbaarheid.

Mogelijke ambitieniveaus voor mobiliteit tbv economische ontwikkeling en leefbaarheid

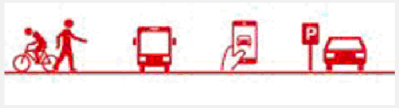
Proactieve inzet op mobiliteitstransitie

- Stevige en proactieve inzet
- Actief betrekken aanpalende sectoren
- Focus op nieuwe balans in reismogelijkheden (auto én alternatieven), bijbehorende ruimte- en kwaliteitsvraag en vraagstukken op het gebied van economie, klimaat en leefbaarheid.



Stapsgewijze inzet op mobiliteitsmaatregelen

- Stapsgewijze inzet op mobiliteitstransitie
- Selectief betrekken aanpalende sectoren
- Focus op verbeteren van reismogelijkheden. Naast de auto, wordt ingezet op OV- en fietsalternatieven.



Onderlinge afstemming mobiliteitsmaatregelen

- Onderlinge afstemming over mobiliteitsmaatregelen
- Knelpunten zo veel mogelijk lokaal oppakken.
- Focus op beperken van groeiende knelpunten in bereikbaarheid.

1. Proactieve inzet op mobiliteitstransitie

Stevige en proactieve inzet op mobiliteitstransitie tbv economische ontwikkeling en leefbaarheid in het gebied Texel-Den Helder & actief betrekken van aanpalende sectoren

- Focus op een nieuwe balans in
  - Slimme en flexibele reismogelijkheden (auto én alternatieven met OV en fiets)
  - Mobiliteit als onderdeel van de openbare ruimte (ruimte voor infrastructuur, parkeren en transfers)
  - Vraagstukken op het gebied van economie, klimaat, leefbaarheid en energie

1. Proactieve inzet op mobiliteitstransitie

Stevige en proactieve inzet op mobiliteitstransitie & actief betrekken van aanpalende sectoren

1. Versterken van alternatieven voor auto
   - Versterken van openbaar en publiek vervoer
   - Inzet op veilige en snelle fietsverbindingen
   - Stimuleren van gedragsmaatregelen zoals werkgeversbenadering (oa gemeente en Marine)
   - Stimuleren en promoten van regio Texel als duurzaam vakantiegebied & fietsgebied en spreiden wisseldagen

2. Ontvlechten van verkeersstromen
   - Brede welvaartsstudie naar ontvlechting (Ravelijnbrug en verplaatsen Moormannbrug – Sweco onderzoek is eerste stap vanuit verkeerskundig perspectief)
   - Inzet verkeersmanagement, zoals just-in-time logistiek via Kooypunt, ook bij ontladen, fast lane voor veerdienst
   - Verbeteren aanlandgebied veerdienst

3. Inzet parkeerregulering
   - Langparkeren buiten de stad (locatie voor auto's en vrachtverkeer)
   - Parkeerregulering in relatie tot wonen, Texel- bezoekers die auto achterlaten en economisch belangrijke bestemmingen

2. Stapsgewijze inzet op mobiliteitsmaatregelen

Stapsgewijze inzet op mobiliteitstransitie & selectief betrekken van aanpalende sectoren

1. Versterken van alternatieven voor auto
   - Verbeteren van openbaar en publiek vervoer
   - Inzet op veilige en snelle fietsverbindingen
   - Stimuleren van gedragsmaatregelen zoals werkgeversbenadering
   - Stimuleren spreiding van wisseldagen*

2. Ontvlechten van verkeersstromen
   - Inzet op basis van verkeerskundig onderzoek ontvlechting (Sweco studie Ravelijnbrug en verplaatsen Moormannbrug) *
   - Vervanging van de bruggen naar de veerboot*

3. Inzet parkeerregulering
   - Stapsgewijze invoering parkeerregulering irt 1) wonen in centrum Den Helder, 2) Texel- bezoekers die auto op de wal laten en 3) bereikbaarheid van economisch belangrijke bestemmingen*

* sterretje is wijziging

3. Onderlinge afstemming van mobiliteitsmaatregelen

Overheden stemmen mobiliteitsmaatregelen af om toenemende knelpunten te beperken

1. Versterken van alternatieven voor auto
   - Verbeteren van openbaar en collectief vervoer
   - Stimuleren fiets*
   - Stimuleren van gedragsmaatregelen zoals werkgeversbenadering

2. Ontvlechten van verkeersstromen
   - Verkeerskundig onderzoek ontvlechting (Sweco studie Ravelijnbrug en verplaatsen Moormannbrug) *
   - Vervanging van de bruggen naar de veerboot *

3. Inzet parkeerregulering
   - Lokale uitwerking parkeerregulering, met name rondom veerhaven en Willemsoord*

* sterretje is wijziging

Bestuurlijk gesprek over wenselijk ambitie niveau

- Wenselijke ambitieniveau?
- Vanuit eigen beleidscontext: Welke elementen zijn belangrijk/urgent? Wat minder?

Afwegingen voor vervolgproces

- Regionaal belang staat centraal;
  - Over gemeentegrenzen heen kijken
  - Regionale projecten met lokale impact, en lokale projecten met regionale impact
- Zoeken naar goede vorm
  - van gedeelde uitgangspunten tot een gezamenlijk programma en overeenkomst met mobiliteitsfonds
- Specifieke samenwerkingsvorm versus nieuwe Platform Mobiliteit Noord-Holland Noord
- Kosten regionaal delen ten behoeve van baten regionaal/bovenlokaal financiën
  - Inzet middelen ihkv Helderse Lijn en publieke mobiliteitsvisie PNH, aanvullend budget?

Hoe concreet verder?

Volgende stappen

- Opstellen uitvoeringsprogramma met set aan gezamenlijke en lokale maatregelen
- Inclusief samenwerkingsvorm
  - Hoe besluiten nemen? Hoe regionale/bovenlokale belang borgen?
  - Gezamenlijk programma versus losse projecten?
- Inclusief dekking / financiën
  - Inzet middelen ihkv Helderse Lijn en publieke mobiliteitsvisie PNH
  - Aanvullend budget? Samen sparen, mobiliteitsfonds? Of draagvlak per project.

Besluitvorming mobiliteitsvisie

- Gezamenlijke behandeling in Regionale Raadscommissie Noordkop (RRN)
- Drie overheden stellen visie vast in raden en staten

Kader uitvoeringsprogramma

- Gebaseerd op maatregelpakketten, niet enkel losse maatregelen;
  - Harde en zachte maatregelen
  - Korte en lange termijn
- Passend bij ‘couleur locale’
- Aansluiten op bestaand beleid: zo hoeft het aantal auto’s op Texel bijvoorbeeld niet te verminderen en ook niet toe te nemen. Een ander voorbeeld: het 10-punten plan van de Helders Lijn.
- Aansluiten op noodzakelijke mobiliteitstransitie, regionale ambities, sociaal maatschappelijke ontwikkelingen en klimaatopgave.

Bestuurlijk gesprek over hoe verder te handelen?

- Betekenis van ambitieniveau voor vervolgacties
- Impact op / voor aanpalende sectoren?
- Wat is nodig? Wat kan je bieden?
- Wat samen oppakken? Wat niet?

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]
From: 5.1.2e @mindef.nl
Sent: Mon 6/17/2024 1:36:58 PM
Subject: voorbereiding sessie morgenmiddag
Received: Mon 6/17/2024 1:38:11 PM
Ravelijnbrug besluitvorming en stappen 140624.pptx

Hoi 5.1.2e ,
Hierbij mede namens 5.1.2e onze input voor morgenmiddag!
Met vriendelijke groet,

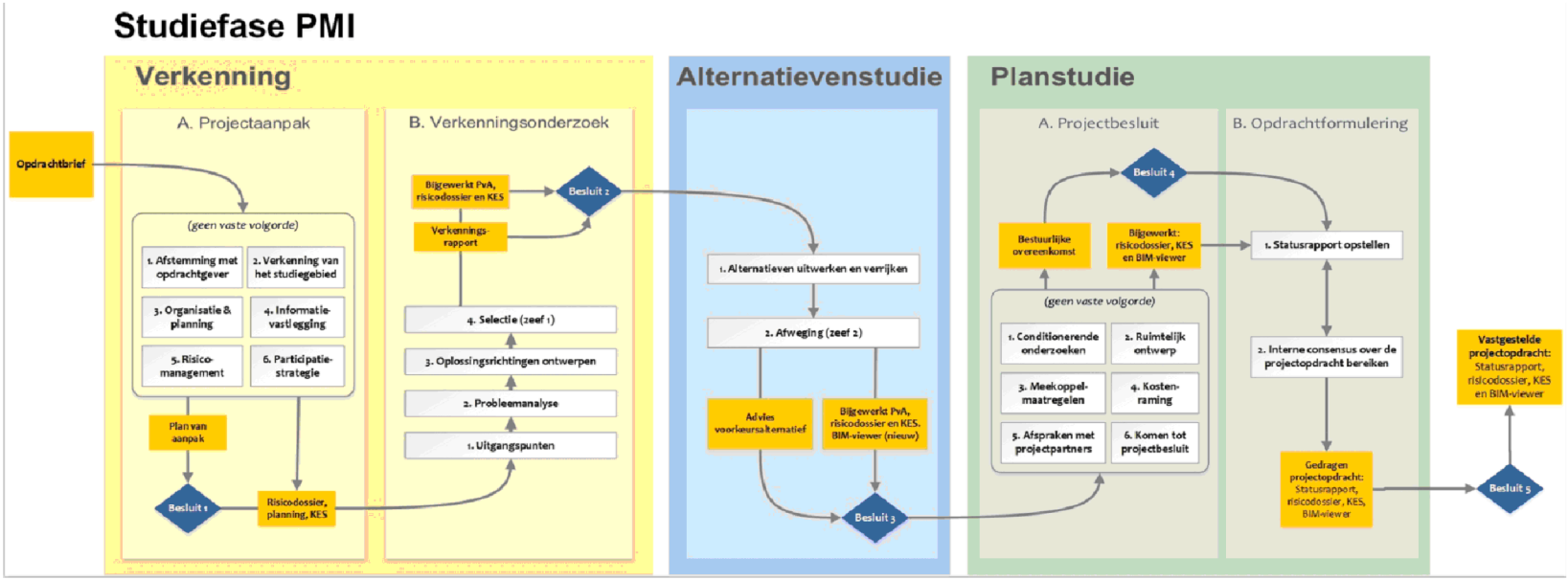
5.1.2e (5.1.2e) 5.1.2e
5.1.2e
.....
Mobiel: 06 5.1.2e
E-mail: 5.1.2e @mindef.nl
MSTEAMS: 5.1.2e @mindefnl.onmicrosoft.com

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.

STUDIEFASE				PLANFASE				REALISATIE	
Verkenning		Alternatieven	Planstudie	Projectvoorbereiding		pre-contractfase	Contractfase		

Proces besluitvorming Investeringen PNH



22 januari 2024

Ravelijnbrug: voortraject, Bestuursakkoord, programma OMC, verkenning, variantenstudie

1. Voortraject:

- rapportage Uitwerking gele routevariant Den Helder i.r.t. andere routevarianten 28 maart 2011
- rapport effectanalyse Maatregelen bereikbaarheid N250 Den Helder, Sweco 5 oktober 2020
- Rapport Maritiem Cluster Den Helder "Toekomstbestendige stad en haven voor de kop van Noord-Holland, 6 april 2022 (formeel vastgesteld / gecommiteerd door PNH?)
- Andere formele documenten waaraan PNH zich heeft gecommiteerd?
- Omgevingsvisie Den Helder, inclusief deelvisie Maritiem Cluster

2. Bestuursakkoord door Stasdef, Gedeputeerde & Gemeente DH:

- "Gezamenlijk studie, planuitwerking en besluitvorming"
- Investeringsverplichtingen pas na uitvoeringsovereenkomsten
- Cluster 1 Bereikbaarheid: "…verplaatsen van de Moormanbrug in combinatie met een nieuwe brug over de Koopvaardersbinnenhaven tbv bereikbaarheid en leefbaarheid" [gehele passage aanhouden]

3. Programmaplan OMC:

- Cluster met deelprojecten: 1 hoofdaannemer, projectfiches als startdocument voor de planuitwerking
- Projectfiche Ravelijnbrug is op 3 april 2024 door stuurgroep vastgesteld

4. Verkenningsrapporten:

- Mobiliteitsonderzoek SWECO d.d. …. 2024 met prognose 2040
- Eerste verkenning maatregelen, rapport SWECO, d.d. … 2024

5. Alternatievenstudie:

- Memo PNH scope Ravelijn – Moormanbrug
- Opdracht ingenieursbureau variantenstudie

Ravelijnbrug: voortraject, Bestuursakkoord, programma OMC, verkenning, variantenstudie

1. Voortraject:

- rapportage Uitwerking gele routevariant Den Helder i.r.t. andere routevarianten 28 maart 2011
- rapport effectanalyse Maatregelen bereikbaarheid N250 Den Helder, Sweco 5 oktober 2020
- Rapport Maritiem Cluster Den Helder "Toekomstbestendige stad en haven voor de kop van Noord-Holland, 6 april 2022 (formeel vastgesteld / gecommiteerd door PNH?)
- Andere formele documenten waaraan PNH zich heeft gecommiteerd?
- Omgevingsvisie Den Helder, inclusief deelvisie Maritiem Cluster

2. Bestuursakkoord:

- Gezamenlijk studie, planuitwerking en besluitvorming
- Investeringsverplichtingen pas na uitvoeringsovereenkomsten
- Cluster 1 'Bereikbaarheid': verplaatsen van de Moormanbrug in combinatie met een nieuwe brug over de Koopvaardersbinnenhaven tbv bereikbaarheid en leefbaarheid

3. Programmaplan OMC:

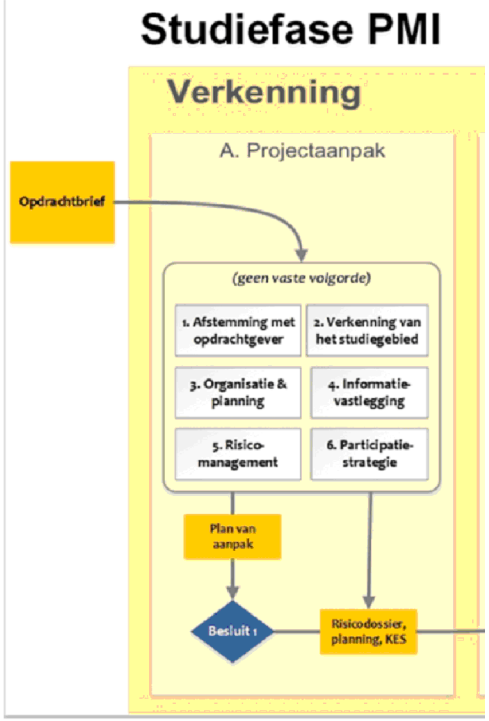
- Cluster met deelprojecten: 1 hoofdaannemer, projectfiches als startdocument voor de planuitwerking
- Projectfiche Ravelijnbrug is op 3 april 2024 door stuurgroep vastgesteld

4. Verkenningsrapport:

- Mobiliteitsonderzoek SWECO d.d. …. 2024 met prognose 2040
- Eerste verkenning maatregelen, rapport SWECO, d.d. … 2024

5. Alternatievenstudie:

- Memo PNH scope Ravelijn – Moormanbrug
- Opdracht ingenieursbureau variantenstudie



Ravelijnbrug: voortraject, Bestuursakkoord, programma OMC, verkenning, variantenstudie

1. Voortraject:

- rapportage Uitwerking gele routevariant Den Helder i.r.t. andere routevarianten 28 maart 2011
- rapport effectanalyse Maatregelen bereikbaarheid N250 Den Helder, Sweco 5 oktober 2020
- Rapport Maritiem Cluster Den Helder "Toekomstbestendige stad en haven voor de kop van Noord-Holland, 6 april 2022 (formeel vastgesteld / gecommiteerd door PNH?)
- Andere formele documenten waaraan PNH zich heeft gecommiteerd?
- Omgevingsvisie Den Helder, inclusief deelvisie Maritiem Cluster

2. Bestuursakkoord:

- Gezamenlijk studie, planuitwerking en besluitvorming
- Investeringsverplichtingen pas na uitvoeringsovereenkomsten
- Cluster 1 'Bereikbaarheid': verplaatsen van de Moormanbrug in combinatie met een nieuwe brug over de Koopvaardersbinnenhaven tbv bereikbaarheid en leefbaarheid

3. Programmaplan OMC:

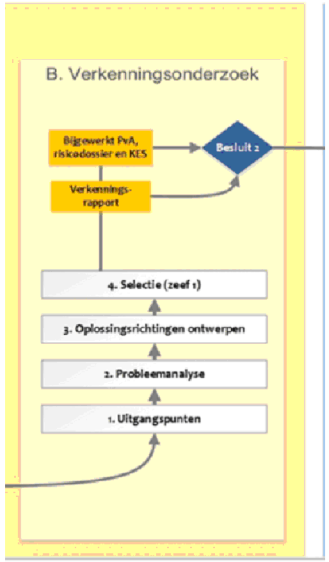
- Cluster met deelprojecten: 1 hoofdaannemer, projectfiches als startdocument voor de planuitwerking
- Projectfiche Ravelijnbrug is op 3 april 2024 door stuurgroep vastgesteld

4. Verkenningsrapport:

- Mobiliteitsonderzoek SWECO d.d. …. 2024 met prognose 2040
- Eerste verkenning maatregelen, rapport SWECO, d.d. … 2024

5. Alternatievenstudie:

- Memo PNH scope Ravelijn – Moormanbrug
- Opdracht ingenieursbureau variantenstudie



Ravelijnbrug: voortraject, Bestuursakkoord, programma OMC, verkenning, variantenstudie

1. Voortraject:

- rapportage Uitwerking gele routevariant Den Helder i.r.t. andere routevarianten 28 maart 2011
- rapport effectanalyse Maatregelen bereikbaarheid N250 Den Helder, Sweco 5 oktober 2020
- Rapport Maritiem Cluster Den Helder "Toekomstbestendige stad en haven voor de kop van Noord-Holland, 6 april 2022 (formeel vastgesteld / gecommiteerd door PNH?)
- Andere formele documenten waaraan PNH zich heeft gecommiteerd?
- Omgevingsvisie Den Helder, inclusief deelvisie Maritiem Cluster

2. Bestuursakkoord:

- Gezamenlijk studie, planuitwerking en besluitvorming
- Investeringsverplichtingen pas na uitvoeringsovereenkomsten
- Cluster 1 'Bereikbaarheid': verplaatsen van de Moormanbrug in combinatie met een nieuwe brug over de Koopvaardersbinnenhaven tbv bereikbaarheid en leefbaarheid

3. Programmaplan OMC:

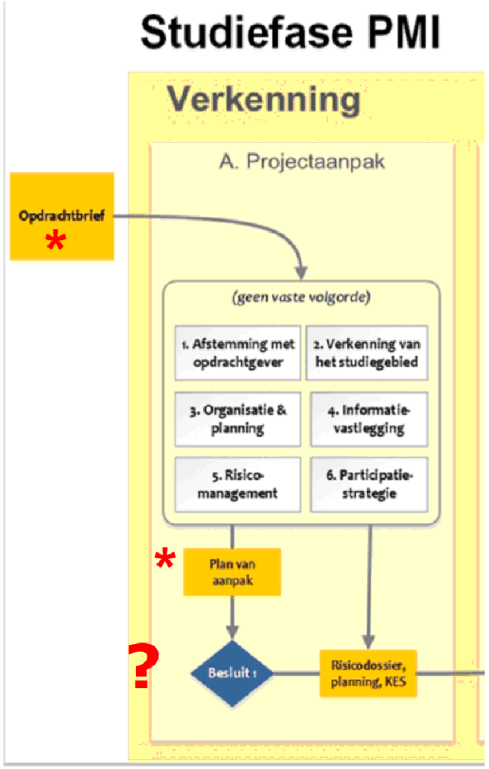
- Cluster met deelprojecten: 1 hoofdaannemer, projectfiches als startdocument voor de planuitwerking
- Projectfiche Ravelijnbrug is op 3 april 2024 door stuurgroep vastgesteld

4. Verkenningsrapport:

- Mobiliteitsonderzoek SWECO d.d. …. 2024 met prognose 2040
- Eerste verkenning maatregelen, rapport SWECO, d.d. … 2024

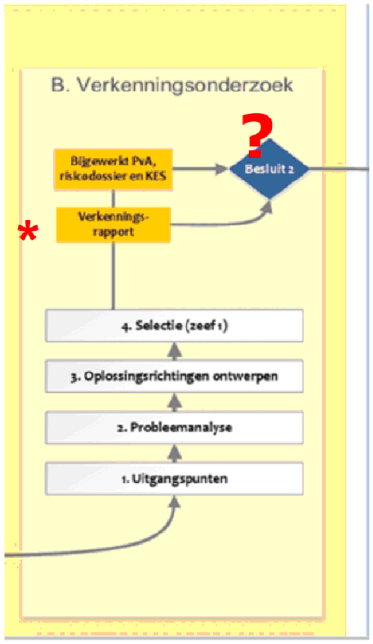
5. Alternatievenstudie:

- Memo PNH scope Ravelijn – Moormanbrug
- Opdracht ingenieursbureau variantenstudie



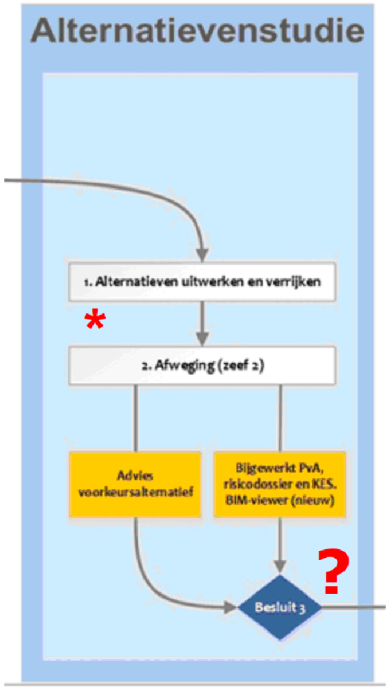
- Opdrachtbrief = Bestuursakkoord
- Projectaanpak:
  - Afstemming opdrachtgever = Bestuursakkoord & Programmaplan cf besluit SG
  - Verkenning studiegebied = Rapport Maritiem Cluster Den Helder "Toekomstbestendige stad en haven voor de kop van Noord-Holland, 6 april 2022" & Deelvisie Omgevingsvisie Maritiem Cluster
  - Organisatie & planning, informatie vastlegging, risicomanagement, participatiestrategie = is **op programmaniveau vastgelegd cf opdracht in Bestuursakkoord** => Programmaplan OMC icm projectfiche Ravelijnbrug dekt deze zaken af

=> gezamenlijk beschouwen / vastleggen als 'besluit 1'?



- Rapport SWECO prognose mobiliteit Den Helder 2040 =
  - Uitgangspunten = groei KM, groei woningen, toerisme gelijk
  - Probleemanalyse: verkeersmodel, prognose zonder maatregelen
- Eerste verkenning SWECO maatregelen (effect verplaatsen MM-brug en Ravelijnbrug)
  - Oplossingsrichting & selectie: realisatie beide bruggen gezamenlijk hebben oplossend vermogen
  - In samenhang met 'zachte' maatregelen

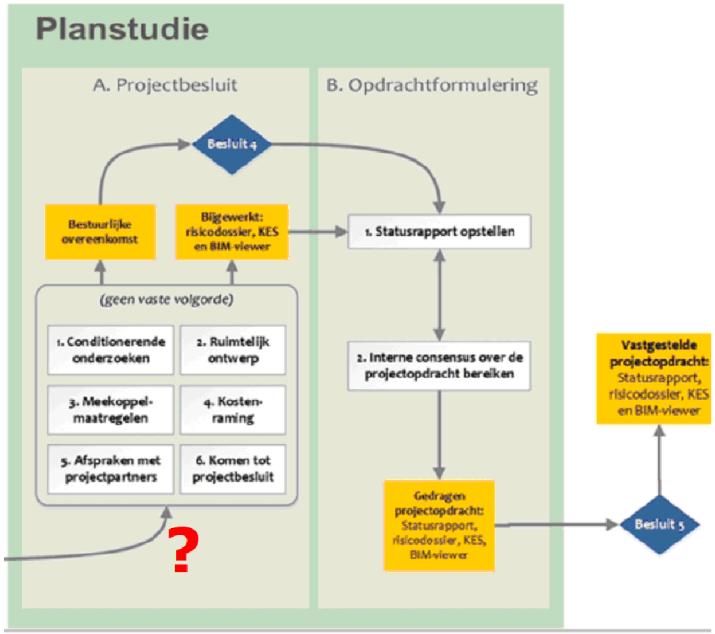
=> Beide rapporten gezamenlijk beschouwen / vastleggen als 'besluit 2'?



- Opdracht variantenstudie Ravelijn
- Variantenstudie Ravelijnbrug

=> Leidt tot advies voorkeursvariant

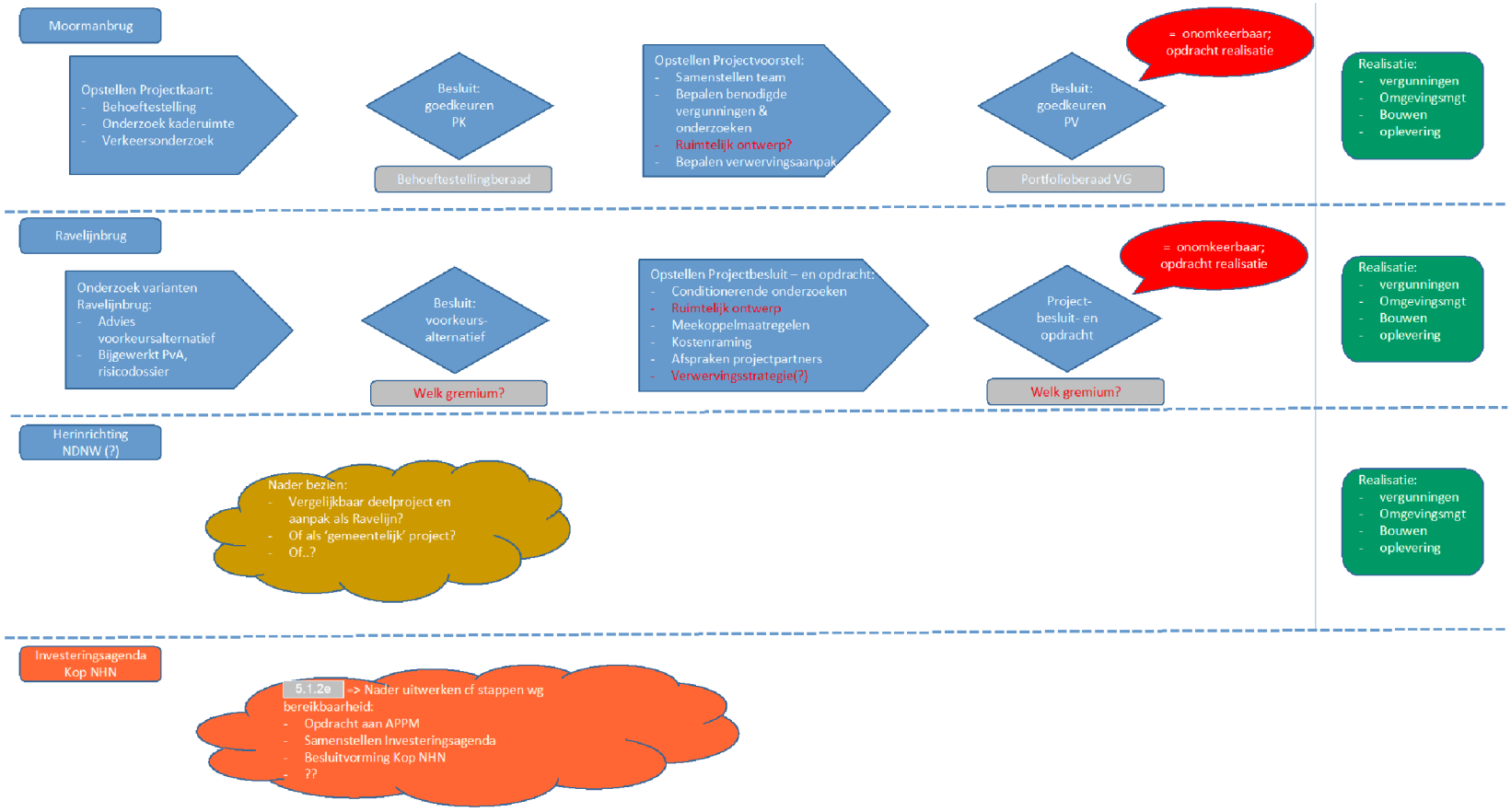
=> beschouwen / vastleggen als ‘besluit 3’?

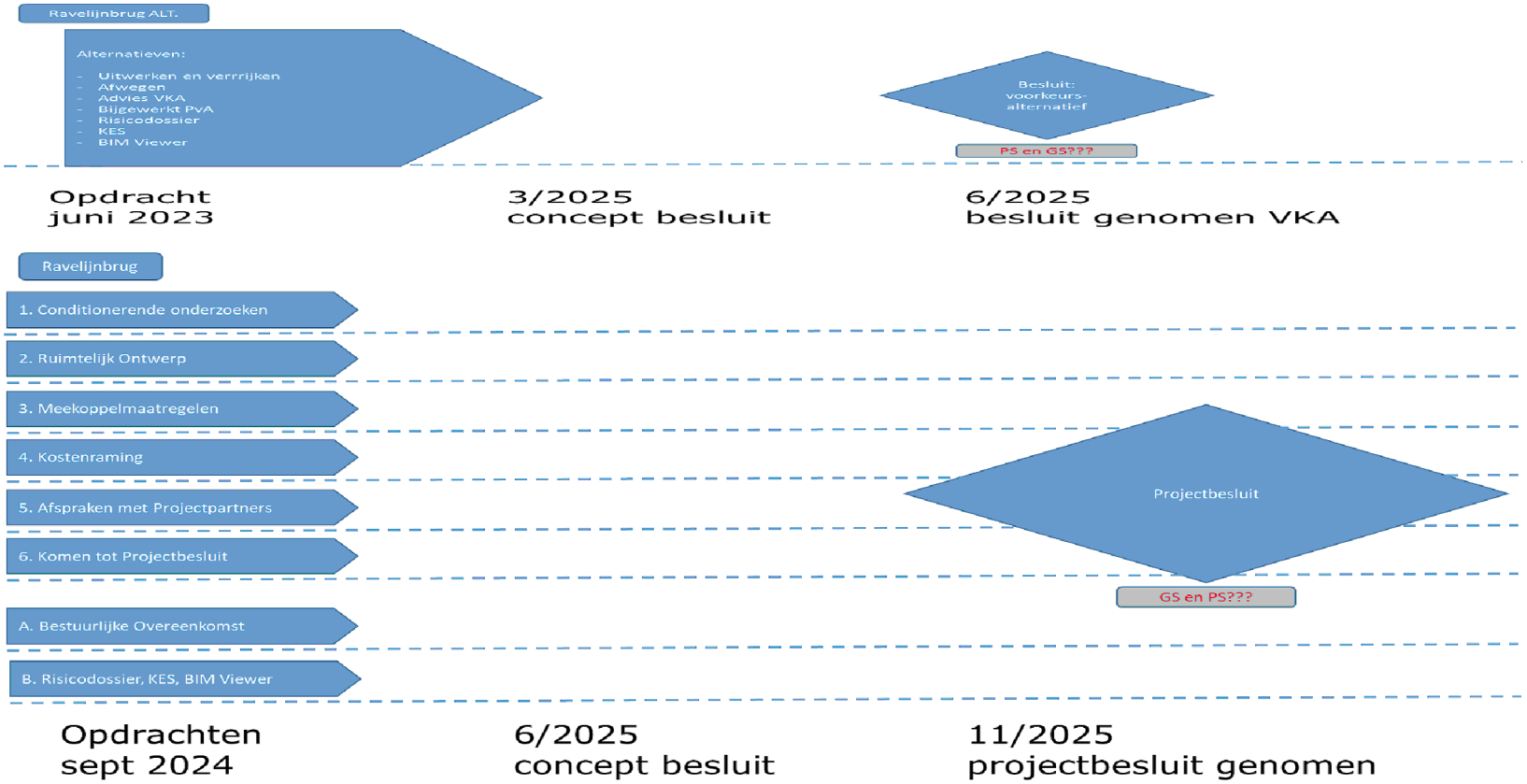


Parallel aan variantenstudie:

1. Conditionerende onderzoeken:
   - vergunningen etc => icm onderzoeken MM-brug!
2. Ruimtelijk ontwerp:
   - Deels uit variantenstudie, maar ook ism Moormanbrug en inrichting NDNW
3. Meekoppelmaatregelen:
   - Is combi MM-brug en inrichting NDNW
   - Invulling geven aan participatie
4. Kostenraming
   - Uitwerken, mede aan de hand van de variantenstudie
5. Afspraken met projectpartners
   - Cf Bestuursakkoord, uitwerken aan de hand van Investeringsagenda Mobiliteit Kop NH
6. “Komen tot Projectbesluit”:
   - Wat is daarvoor nodig? Welke gremia intern PNH / bestuurlijke tafels?

=> Concreet uitwerken in processtappen en ‘aanpak’!!

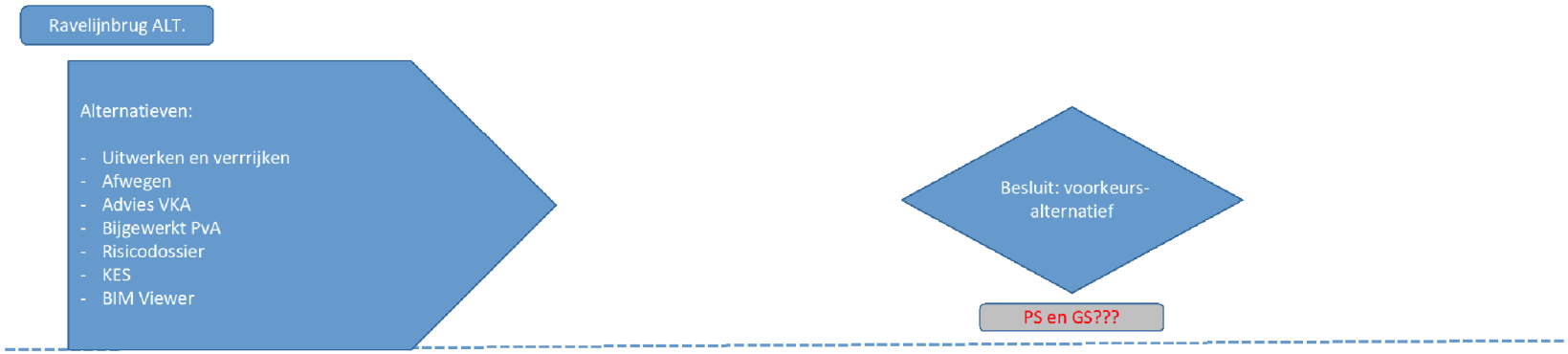

Moormanbrug
Opstellen Projectkaart:
- Behoeftestelling
- Onderzoek kaderuimte
- Verkeersonderzoek
Besluit: goedkeuren PK
Behoeftestellingberaad
Opstellen Projectvoorstel:
- Samenstellen team
- Bepalen benodigde vergunningen & onderzoeken
- Ruimtelijk ontwerp?
- Bepalen verwervingsaanpak
Besluit: goedkeuren PV
Portfolioberaad VG
= onomkeerbaar; opdracht realisatie
Realisatie:
- vergunningen
- Omgevingsmgt
- Bouwen
- oplevering
Ravelijnbrug
Onderzoek varianten Ravelijnbrug:
- Advies voorkeursalternatief
- Bijgewerkt PvA, risicodossier
Besluit: voorkeurs-alternatief
Welk gremium?
Opstellen Projectbesluit – en opdracht:
- Conditionerende onderzoeken
- Ruimtelijk ontwerp
- Meekoppelmaatregelen
- Kostenraming
- Afspraken projectpartners
- Verwervingsstrategie(?)
Project-besluit- en opdracht
Welk gremium?
= onomkeerbaar; opdracht realisatie
Realisatie:
- vergunningen
- Omgevingsmgt
- Bouwen
- oplevering
Herinrichting NDNW (?)
Nader bezien:
- Vergelijkbaar deelproject en aanpak als Ravelijn?
- Of als 'gemeentelijk' project?
- Of..?
Realisatie:
- vergunningen
- Omgevingsmgt
- Bouwen
- oplevering
Investeringsagenda Kop NHN
5.1.2e -> Nader uitwerken cf stappen wg bereikbaarheid:
- Opdracht aan APPM
- Samenstellen Investeringsagenda
- Besluitvorming Kop NHN
- ??


Ravelijnbrug ALT.
Alternatieven:
- Uitwerken en verrrijken
- Afwegen
- Advies VKA
- Bijgewerkt PvA
- Risicodossier
- KES
- BIM Viewer
Besluit: voorkeurs-alternatief
PS en GS???
Opdracht juni 2023
3/2025 concept besluit
6/2025 besluit genomen VKA
Ravelijnbrug
1. Conditionerende onderzoeken
2. Ruimtelijk Ontwerp
3. Meekoppelmaatregelen
4. Kostenraming
5. Afspraken met Projectpartners
6. Komen tot Projectbesluit
Projectbesluit
GS en PS???
A. Bestuurlijke Overeenkomst
B. Risicodossier, KES, BIM Viewer
Opdrachten sept 2024
6/2025 concept besluit
11/2025 projectbesluit genomen

Minimaal benodigde capaciteit team Ravelijn:

Opdracht / taak	Expertise / capaciteit	Inschatting tijdbeslag
• Begeleiden en aansturen variantenstudie • Coordinatie en afstemming planuitwerking (ism MM-brug en NDNW)	Projectleider, Adviseur Civiele techniek	PL: ? d/w Adviseur: ? d/w
RO, onderzoeken, vergunningen	Adviseurs: • RO • Milieu • Verkeer • Geluid • ?	Ntb: eerst benodigde vergunningen en onderzoeken in kaart brengen, maar vergt robuuste en ervaren capaciteit op al deze disciplines
Participatie/omgevingsmngt	Omgevingsmanager, communicatiemdw	Vooralsnog: adhoc
Investeringsagenda / financiering	??	Ntb: stevig aanzetten!

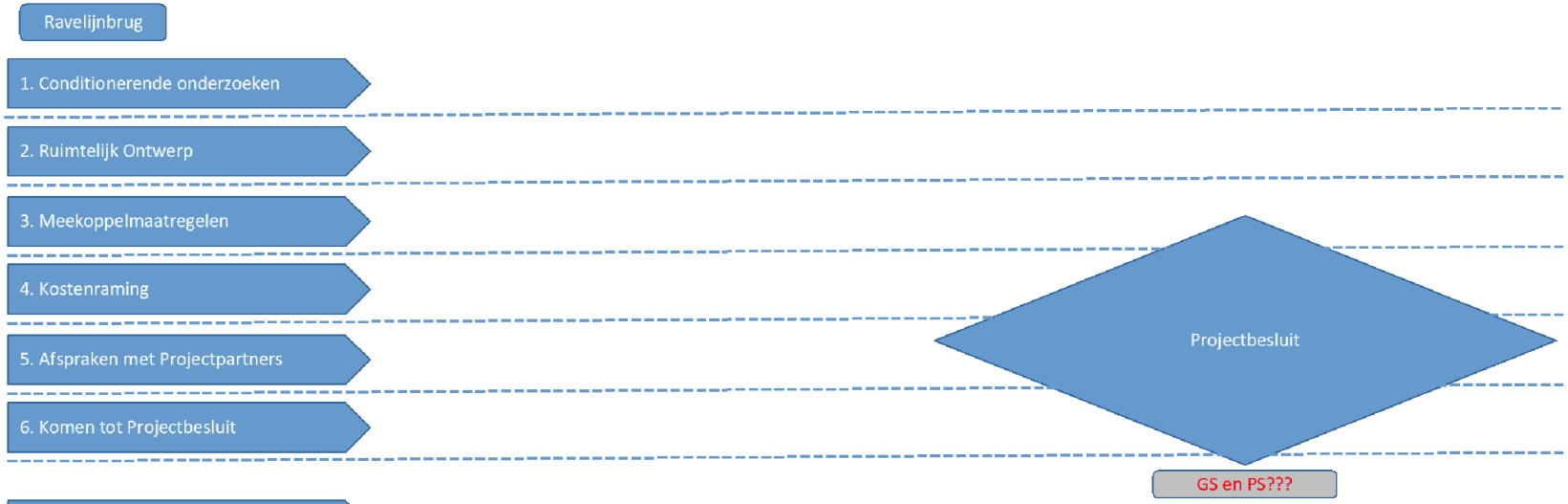
Back-up:



Opdracht
juni 2023

3/2025
concept besluit

6/2025
besluit genomen VKA



Opdrachten sept 2024	6/2025 concept besluit	11/2025 projectbesluit genomen

From: 5.1.2e 5.1.2e
Required Attendees: 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 @marinemuseum.nl; 5.1.2e @mindef.nl; 5.1.2e ; 5.1.2e @rijksoverheid.nl; 5.1.2e @rijksoverheid.nl; 5.1.2e @rijksoverheid.nl; 5.1.2e @rijksoverheid.nl; 5.1.2e @rijksoverheid.nl; 5.1.2e @Rijksoverheid.nl; 5.1.2e @Rijksoverheid.nl; 5.1.2e @rijksoverheid.nl; 5.1.2e @rijksoverheid.nl; 5.1.2e @denhelder.nl; 5.1.2e @denhelder.nl; 5.1.2e @denhelder.nl; 5.1.2e @denhelder.nl; 5.1.2e @denhelder.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 @denhelder.nl; 5.1.2e @denhelder.nl; 5.1.2e @denhelder.nl; 5.1.2e ; 5.1.2e @texel.nl; 5.1.2e ; 5.1.2e @hollandskroon.nl; 5.1.2e @hollandskroon.nl; 5.1.2e @hhnk.nl; 5.1.2e @hhnk.nl; 5.1.2e @hhnk.nl; 5.1.2e @hhnk.nl; 5.1.2e ; 5.1.2e @podh.eu; 5.1.2e @podh.eu; 5.1.2e @podh.eu; 5.1.2e @podh.eu; 5.1.2e @denhelderairport.nl; 5.1.2e @denhelderairport.nl; 5.1.2e @atosborne.nl; 5.1.2e @odnhn.nl; 5.1.2e @odnhn.nl; 5.1.2e @rhdhv.com; 5.1.2e e 5.1.2e 5.1.2e 5.1.2e 5.1.2e 5.1.2e 5.1.2e 5.1.2e 5.1.2e 5.1.2e 5.1.2e 5.1.2e 5.1.2e 5.1.2e 5.1.2e 5.1.2e 5.1.2e 5.1.2e
Optional Attendees: 5.1.2e @mindef.nl; 5.1.2e 5.1.2e ; 5.1.2e 5.1.2e ; 5.1.2e @mindef.nl; 5.1.2e (5.1.2e @hollandskroon.nl)
Location: Den Helder, de Kampanje
Importance: Normal
Subject: Werkbijeenkomst OMC
Start Date/Time: Thur 12/14/2023 8:00:00 AM
End Date/Time: Thur 12/14/2023 12:00:00 PM
Voornemen tot Integrale Ontwikkeling Maritiem Cluster 29092023.pdf
BAK 29062023-getekend.pdf

Geachte Collega,
Een aantal weken geleden heeft u van ons de uitnodiging ontvangen voor deze werkbijeenkomst OMC.
In de tussentijd hebben wij hard gewerkt aan het programma en we zijn nu ver genoeg om een concept-programma te kunnen delen en ook hebben we een aantal vragen voor u om alvast over na te denken.

A. De concept agenda ziet er als volgt uit:

08.45 Inloop met koffie
0900 start programma:
-Welkom en kennismaking
-Korte terugblik proces en wat ligt in het verschiet?
-HHNK en de dijkversterkingsopgave
-Koffie
-Plenaire pitches Moormanbrug , Ravelijnbrug N250 en Buitenveld
-Werksessies (in twee rondes)
-Wrap up en afsluiting
-Gezamenlijke Lunch, samen met deelnemers van de middagsessie 'Onderzoek Energie Infrastructuur'

B. Vragen

Als voorbereiding willen we u vragen alvast na te denken op basis van onderstaande vragen over de drie deelprojecten:
Moormanbrug verplaatsen, Ravelijnbrug-N250 en Buitenveld
en is afhankelijk van uw expertise, affiniteit, rol, verantwoordelijkheid, etc.

<u>Procesvragen:</u>

Wat heb jij nodig om met (onderdelen van) het project aan de slag te kunnen?
Benoem wat voor afstemming of samenwerking nodig is voor het ontwikkelen van (onderdelen van de) deelprojecten.
Waar zijn er schuurpunten?
Welke risico's zijn er bij het samenwerken aan / afstemmen over de deelprojecten?
Aan welke basisvoorwaarden moet samenwerken/afstemmen worden voldaan?
Wat zal plezierig kunnen zijn aan onze samenwerking / afstemming?
Hoe zorgen we dat goed wordt geschakeld tussen (deel)projecten en het de samenhang in het grote geheel?
Wat heb jij nodig en waarvoor heb je ook andere partijen nodig (welke?)

<u>Inhoudelijke vragen:</u>

Welke onderzoeken zijn er nodig?
Wat kunnen we samen onderzoeken?
Wat moet apart worden onderzocht vanuit de eigen organisaties?
Wat zie jij als 'jouw' onderdeel van het project(en)?

C. Lunch

We weten dat een aantal van u geen gebruik maakt van de lunch en na afloop van onze sessie door moet naar volgende overleggen. Daarom sturen we u apart een invite voor de lunch en de vraag is om daarop te bevestigen als u de lunch wilt gebruiken (we gaan uit van 'geen reactie' = 'geen lunchwens').

D. Bijlagen
-Bestuursakkoord
-Voornemen
Met vriendelijke groeten, 5.1.2e 5.1.2e 5.1.2e 5.1.2e e

Geachte Collega,

Na ondertekening van het Bestuursakkoord eind juni en de eerste opstartfase van het programma OMC is nu de tijd weer rijp voor een bredere stakeholderbijeenkomst voor collega's die direct betrokken zijn (of gaan worden) in een of meerdere teams die werken aan programmaonderdelen en collega's die misschien niet direct betrokken zijn maar die wel – op aanvraag – meewerken aan onderdelen van het programma OMC. We hebben voor donderdagochtend 14 december van 09.00-13.00 daarom een sessie gepland in Den Helder (met aan het einde een lunch) om het programma OMC weer een stap verder te brengen. We zouden je graag voor deze bijeenkomst willen uitnodigen en hopen dat je alvast de tijd in je agenda wilt reserveren. De komende weken volgen meer details van het programma voor die ochtend, met vriendelijke groeten, 5.1.2e,
5.1.2e 5.1 5.1.2e e

Voornemen tot integrale ontwikkeling van het Maritiem Cluster

Voornemen tot integrale ontwikkeling van het Maritiem Cluster

Behorend bij het Bestuursakkoord Ontwikkeling Maritiem Cluster Den Helder

Getekend op 29 juni 2023

gemeente DEN HELDER

Provincie Noord-Holland

Ministerie van Defensie

708116

0648

1. Inhoudsopgave

1. Inleiding 3

2. Zes opgaven 6
- 2.1 De economische positie versterken: 6
- 2.2 Operationele inzetbaarheid KM waarborgen: 7
- 2.3 Schakel in de energietransitie vergroten: 7
- 2.4 Bereikbare stad waarborgen: 7
- 2.5 Stad, zee en haven met elkaar verbinden: 7
- 2.6 Toekomstbestendig ontwikkelen: 8
- 2.7 Twee doelstellingen voor de haven 8

3. Leidende perspectieven 10
- 3.1 Inleiding 10
- 3.2 Realisatie toekomstbestendige infrastructuur 10
- 3.3 Herontwikkelingen in en om de haven 11
- 3.4 Introductie slimmere mobiliteitsconcepten 11
- 3.5 Ontwikkeling Energy Maintenance Valley 12

4. Het Voornemen op een kaart 13

5. Clustering 15
- 5.1 Cluster 1 15
- 5.2 Cluster 2 16
- 5.3 Cluster 3 17

2. Inleiding

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

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

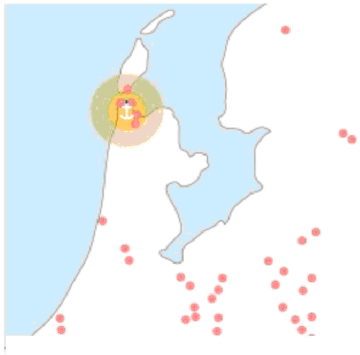
Dit heeft geleid tot de ondertekening in februari 2022 van een gezamenlijke Intentieverklaring voor de Ontwikkeling Maritiem Cluster Kop van Noord-Holland-Den Helder. Met het ondertekenen van het bestuursakkoord wordt een logisch vervolgstap gezet. Er worden afspraken gemaakt om de integrale gebiedsontwikkeling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

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

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

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

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



Thuisbasis Koninklijke Marine

Den Helder is de thuisbasis voor de Koninklijke Marine. De KM is onlosmakelijk verbonden met Den Helder en is de grootste werkgever in de regio. De KM is zeer belangrijk voor Den Helder en andersom is Den Helder dat ook voor de Koninklijke Marine.

Voor de KM geldt boven alles dat de operationele inzetbaarheid te allen tijde gegarandeerd moet zijn. Voor een verantwoorde bedrijfsvoering en strategische ontwikkelingen (high-tech maintenance) is voldoende ruimte nodig. Ook is kaderuimte nodig om fysiek tegemoet te kunnen komen aan de veranderende vraag (grotere schepen, NAVO verplichtingen en invloed van wet- en regelgeving).

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

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

Logistieke basis voor offshore en aanlandplaats van duurzame energie

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

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

De energietransitie biedt nieuwe perspectieven (elektriciteit en waterstof) ten aanzien van de bestaande rol van Den Helder als aanlandingshub voor het Noordzeegas. Den Helder heeft de potentie om zich te ontwikkelen tot een belangrijke duurzame energiehub voor aanleg, beheer en onderhoud van windparken, waar de energie van de windparken op zee zowel in de vorm van elektronen als waterstof moleculen kan worden aangeland.

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

3. Zes opgaven

Den Helder vertegenwoordigt een belangrijk Maritiem Cluster met de onderhoudslogistiek van zowel de Koninklijke Marine als de Offshore. De logistieke kracht van dit cluster zit hem in de kennis en het onderhoud van High-Tech maritieme systemen. De uitdaging is om dit cluster verder te verbinden en daarmee te versterken langs de lijnen van samenwerking op het gebied van infrastructurele ontwikkelingen, aantrekken van nieuwe bedrijvigheid, bundeling van civiel-militaire onderhoudscapaciteit, de bevordering van een aantrekkelijk vestigingsklimaat om te wonen, werken en recreëren en het koppelen van onderwijs en kennisdeling. De economische ontwikkeling die hiermee kan worden gerealiseerd vormt de belangrijkste aanleiding om het maritiem cluster te ontwikkelen.

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

3.1 De economische positie versterken

Den Helder en de regio moeten blijven inzetten op de economie met een focus op het versterken van het vestigingsklimaat. De Kop van Noord-Holland kampte met een neerwaartse demografische -en economische spiraal. Deze is gekeerd, maar vraagt constante aandacht om de ingezette trend van evenwichtige economische ontwikkeling vast te houden en te versterken. Met de verdere afname van het bestaande olie en gas onderhoud is er een nieuwe economische basis nodig. De energietransitie biedt nieuwe perspectieven (elektriciteit en waterstof) op de bestaande rol van de regio en daar liggen dan ook kansen.

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

3.2 Operationele inzetbaarheid KM waarborgen

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

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

3.3 Schakel in de energietransitie vergroten

In de haven is fysieke ruimte nodig om de nieuwe economie rondom Wind op Zee en H2 te kunnen faciliteren. Deze stap is noodzakelijk om ook voor de toekomst de offshore sector als een tweede economische pijler in de haven voor de toekomst zeker te stellen. Den Helder ligt op een sleutelpositie ten opzichte van de (noordelijke) Noordzee. Gelet op de ontwikkelingen rondom Wind op Zee - nu en na 2030 - ligt er voor Den Helder en de regio een opgave om hier op tijd de aansluiting te realiseren.

De ontwikkelingen gaan snel en de ambities voor wind op zee tot aan 2030 zijn in het huidige regeerakkoord meer dan verdubbeld. De urgentie is dan ook hoog om Den Helder en de regio hiervoor in positie te brengen! De Kop van Noord-Holland streeft er naar om naast het offshore onderhoud aan windparken tevens een hub te worden in de productie, aanlanding, omzetting en doorvoer van duurzame energie vanaf de Noordzee. Hiervoor zet de regio in op een goed vestigingsklimaat voor de nieuwe partijen die hun werkzaamheden zoeken in het onderhoud, de logistiek en bevoorrading van windparken en waterstofinfrastructuur op de Noordzee. Hiervoor is dus naast ruimte ook inzet nodig op goede faciliteiten, goede bereikbaarheid, kennis en mogelijkheden voor experimenten.

3.4 Bereikbare stad waarborgen

De regio - en de stad Den Helder in het bijzonder - heeft te maken met toenemende verkeersdruk en een daarmee gepaard gaand verkeersveiligheidsvraagstuk. Er is veel verkeer dat gebruik maakt van de huidige beperkte routes naar de bedrijven (Westoever, Nieuwe Werk en binnenstad), de KM (via Moormanbrug) en de Veerhaven (doorgaande route naar Texel). Er is een duurzame oplossing nodig om tegemoet te komen aan de vraag naar bereikbaarheid , verkeersveiligheid en de wens van inwoners om congestie ten alle tijden zoveel mogelijk tegen te gaan, opdat de leefbaarheid van de stad en haar inwoners niet langer (of extra) onder druk komt te staan en de bereikbaarheid van havenactiviteiten geborgd blijft.

3.5 Stad, zee en haven met elkaar verbinden

Den Helder is een echte havenstad en al generaties verbonden met de zee. Tegelijkertijd is de zee – en in minder mate ook de haven – nauwelijks te ervaren. Grote dijken beschermen Den Helder (en Nederland) maar daarmee is de verbinding tussen de stad en de haven en de zee wel beperkt. Den Helder streeft ernaar om de verbinding tussen stad en zee en tussen stad en KM te versterken. De

verbindingen zijn in de loop van de decennia veranderd en er wordt naar de toekomst toe meer gevraagd. Waar de twee elkaar raken, zoals op Willemsoord, ontstaat reuring en energie. Verbindingen zijn nodig om de aantrekkelijkheid van de stad en de haven te versterken.

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

3.6 Toekomstbestendig ontwikkelen

Den Helder zit, net als vele andere steden en gebieden, met een waterveiligheidsvraagstuk, dat op korte termijn de aandacht vraagt. De aan versterking toe zijnde waterkering (de kering is op basis van de normering in de waterwet afgekeurd) vormt een situatie die om aanpassing vraagt en waar Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier (HHNK) als beheerder voor aan de lat staat. De stijgende zeespiegel vraagt ook aandacht bij de KM als grootste gebruiker van de buitendijkse terreinen.

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

3.7 Twee doelstellingen voor de haven

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

1. *Het versterken van de haveneconomie:*

Met het versterken van de haveneconomie bedoelen wij dat er maximaal ingezet wordt op enerzijds wat er al is en anderzijds op wat er komen gaat gelet op de transities waar ook de haven van Den Helder mee te maken krijgt.

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

De Rijkszeehaven van Den Helder is ook de thuishaven van de KM en dient als belangrijke haven voor de Kustwacht. Met de ontwikkelingen op de Noordzee zullen de activiteiten van de KM aan belang winnen. De Rijkszeehaven zal zich meer en meer ontwikkelen als operationeel centrum en thuisbasis voor handhaving, bewaking en beveiliging van het Noordzeegebied. Hier heeft de Kustwacht nadrukkelijk ook een belangrijke rol te vervullen.

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

2. *Het versterken van de maritieme stadsontwikkeling:*

Den Helder is omringd door zee en ademt maritieme functies. Echter de verbinding tussen de stad en de haven (en de maritieme functies) is maar beperkt zichtbaar en dus ook in mindere mate voelbaar. De 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.

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

Met het sociaal verbinden van haven, Marine en stad bedoelen wij een betere vervlechting van stad, haven en KM, door bijvoorbeeld functies van KM in de stad te realiseren en verbindingen te versterken tussen bestaande organisaties om met elkaar aan de slag te gaan in en om de haven.

4. Leidende perspectieven

4.1 Inleiding

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

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

We onderscheiden de volgende ontwikkelingen over vier thema's:

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

In dit hoofdstuk worden de perspectieven kort toegelicht.

4.2 Realisatie toekomstbestendige infrastructuur

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

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

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

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

4.3 Herontwikkelingen in en om de haven

Kern

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

Toelichting

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

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

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

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

4.4 Introductie slimmere mobiliteitsconcepten

Kern

Het ontwikkelen van een logistieke hub en mobiliteitshub.

Toelichting

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

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

4.5 Ontwikkeling Energy Maintenance Valley

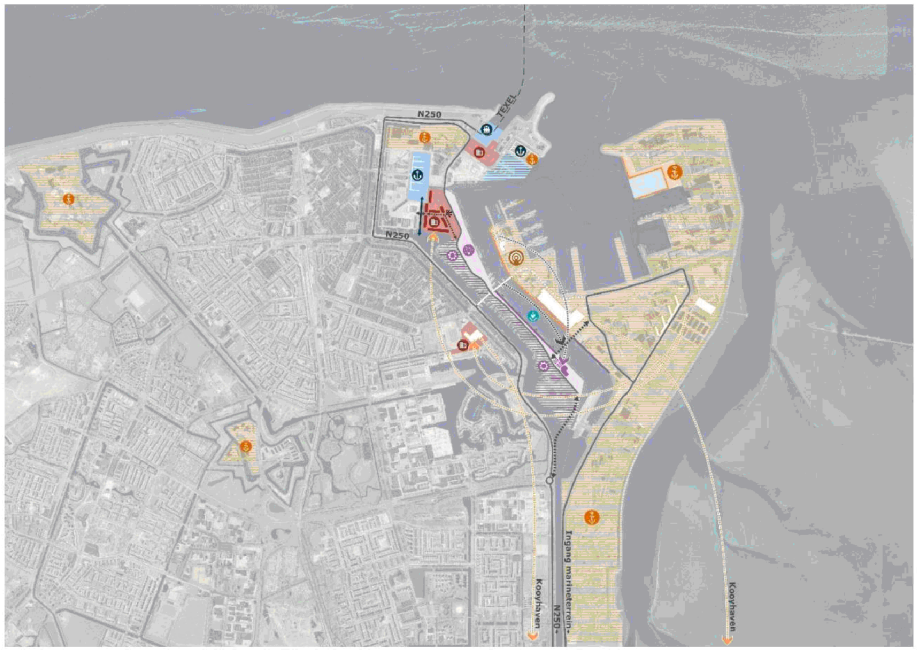
Kern

De ontwikkeling van een 'Energy Maintenance Valley'.

Toelichting

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

5. Het Voornemen op een kaart



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

N

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

N

6. Clustering

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

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

6.1 Cluster 1

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

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

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

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

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

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

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

6.2 Cluster 2

Cluster 2 behelst diverse ontwikkelingen.

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

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

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

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

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

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

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

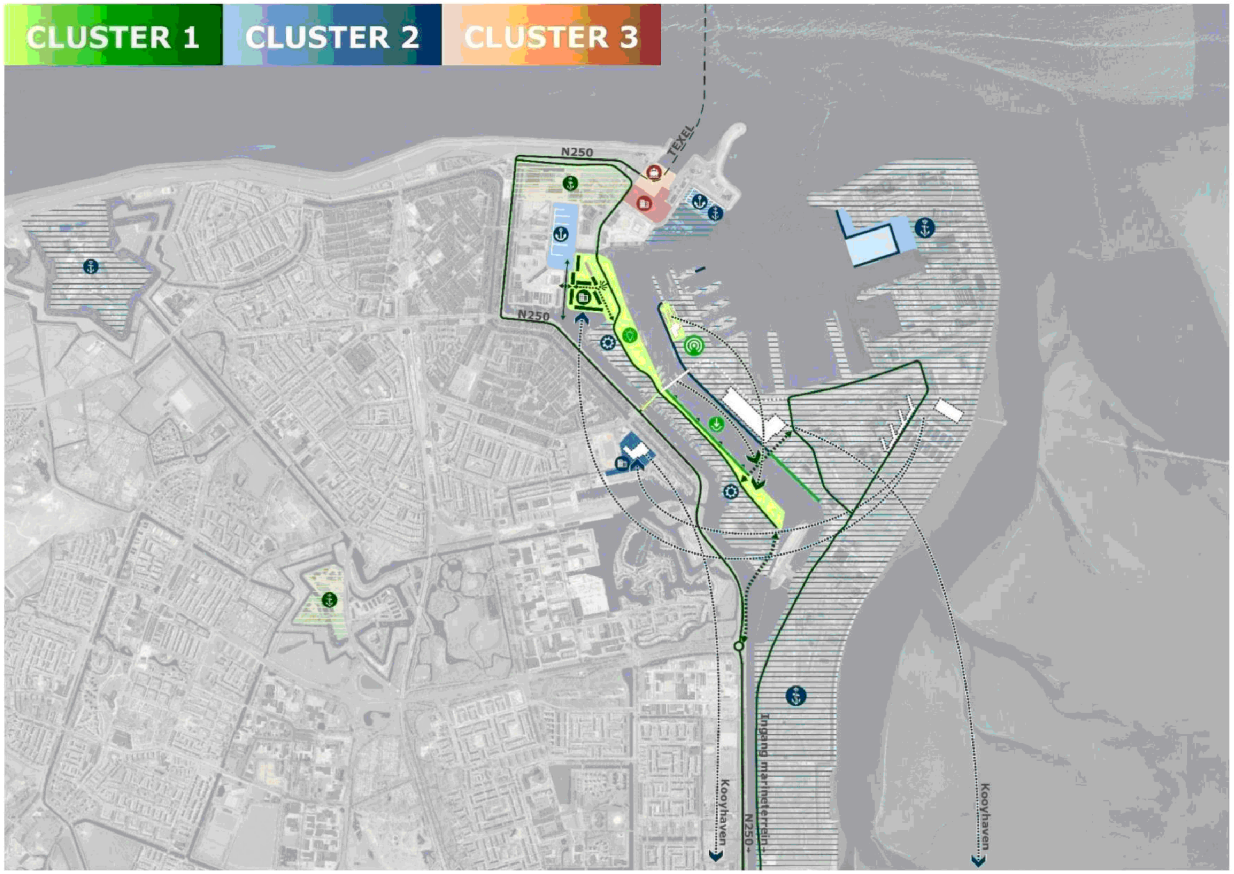
V. De ruimtelijke consequenties van een 'Energy Maintenance Valley' – versterking van civiele bedrijvigheid voor onderhoud van wind op zee of andere (hernieuwbare energie-gerelateerde) bedrijvigheid.

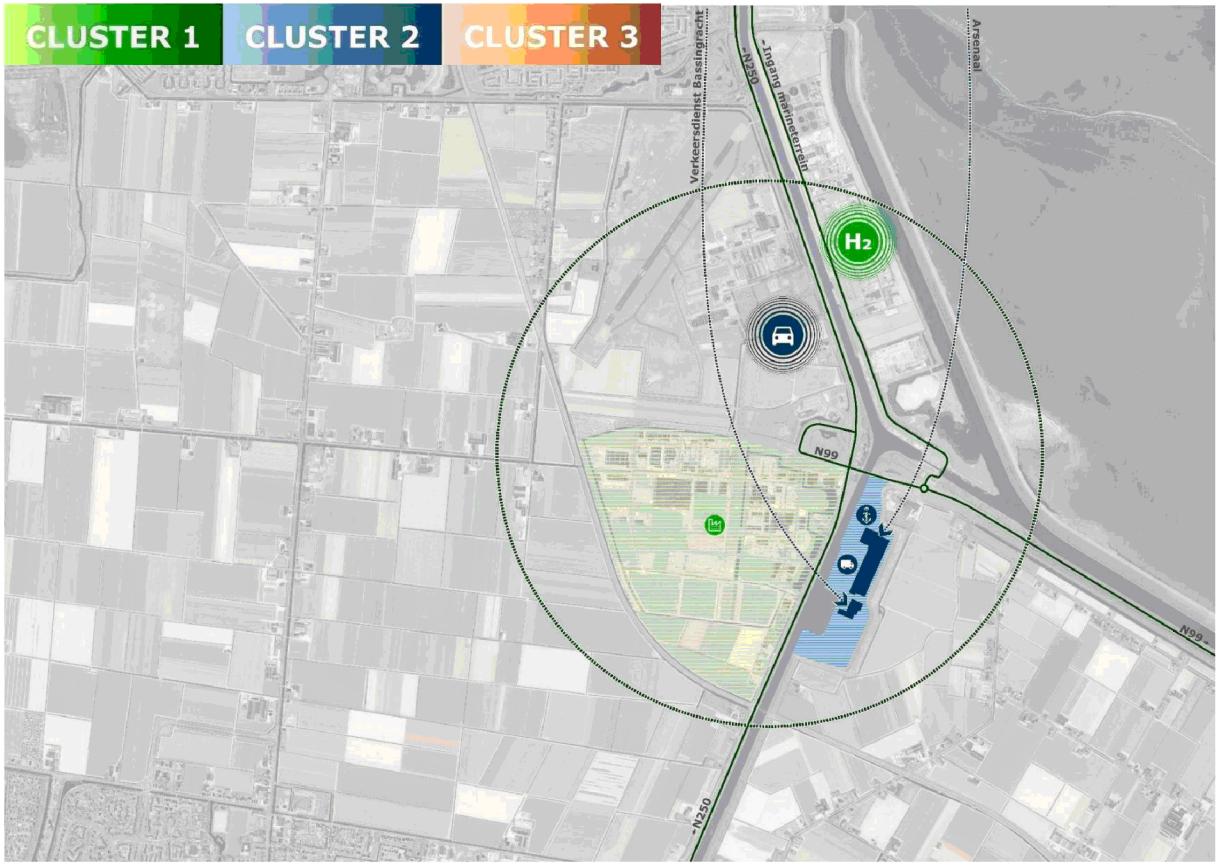
Dit betreft de ontwikkeling van terreinen in de haven die geschikt zijn voor het onderhoud van Wind op zee. De energietransitie vraagt van alle havens in Nederland een substantiële bijdrage. Deze bijdrage zal zijn in assemblage, opslag en beheer en onderhoudsvoorzieningen. De haven van Den Helder zal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

6.3 Cluster 3

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

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


CLUSTER 1
CLUSTER 2
CLUSTER 3
N250
TEXEL
N250
Kooyhaven
Ingang marinebereik
N250
Kooyhaven


CLUSTER 1
CLUSTER 2
CLUSTER 3
Verkeersdienst Bassingracht
N250
Ingang marineterrein
Arsenaal
H2
N99
N99
N250

To: 5. 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 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 @atosborne.nl]; 5.1.2e @mindef.nl[5.1.2e @mindef.nl]; 5.1.2e 5.1.2e [5.1.2e @podh.eu]; 5.1.2e [5.1.2e @hhnk.nl]; 5.1.2e 5.1.2e @hhnk.nl]; 5.1.2e .2e (5.1.2e @hhnk.nl)[5.1.2e @hhnk.nl]; 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 @hhnk.nl]; 5.1.2e 5.1.2e 5.1.2e @podh.eu]; 5.1.2e @rijksoverheid.nl[5.1.2e @rijksoverheid.nl]; 5.1.2e @rijksoverheid.nl[5.1.2e @rijksoverheid.nl]; 5.1.2e @denhelder.nl[5.1.2e @denhelder.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]
Cc: 5.1.2e [5.1.2e @noord-holland.nl]; 5.1.2e 5.1.2e [5.1.2e @noord-holland.nl]
From: 5 5.1.2e
Sent: Thur 6/29/2023 4:49:29 PM
Subject: werkdocument bouwstenen multifunctionele dijk NWND versie 28 juni
Received: Thur 6/29/2023 4:49:39 PM
20230628 bouwstenenNWND.pdf

Beste allen,
Het was een mooie en hele bijzondere dag met de ondertekening van het bestuursakkoord, de start van Sail Den Helder en ook omdat dit de laatste werkdag was van 5.1.2e heel veel plezier met je nieuwe baan! Ter afsluiting stuur ik jullie het werkdocument bouwstenen multifunctionele dijk NWND.
Groeten,
5 5.1.2e

Van: 5 5.1.2e
Verzonden: dinsdag 20 juni 2023 10:51
Aan: 5. 5.1.2e ; 5.1.2e @denhelder.nl; 5.1.2e @denhelder.nl; 5.1.2e 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 @hhnk.nl) ; 5.1.2e 5.1.2e ; 5.1.2e 5.1.2e .2e ; 5.1.2e @rijksoverheid.nl; 5.1.2e @rijksoverheid.nl; 5.1.2e @denhelder.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 5.1.2e 5.1.2e
Onderwerp: RE: concept verslag van de workshop multifunctionele dijk & bouwstenen 15 mei icl. presentatie
Beste allen
Hierbij stuur ik het concept boekje bouwstenen multifunctionele dijk NWND toe.
Jullie kunnen tot en met 27 juni reageren.
Op het vorige verslag van de 1e workshop zijn er geen reacties gekomen.
Groeten,
5 5.1.2e

Van: 5 5.1.2e
Verzonden: woensdag 24 mei 2023 16:52
Aan: 5. 5.1.2e < 5.1.2e @noord-holland.nl>; 5.1.2e @denhelder.nl; 5.1.2e @denhelder.nl; 5.1.2e 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 @atosborne.nl>; 5.1.2e @mindef.nl; 5.1.2e < 5.1.2e @podh.eu>; 5.1.2e < 5.1.2e @hhnk.nl>; 5.1.2e < 5.1.2e @hhnk.nl>; 5.1.2e .2e (5.1.2e @hhnk.nl) < 5.1.2e @hhnk.nl>; 5.1.2e 5.1.2e < 5.1.2e @noord-holland.nl>; 5.1.2e < 5.1.2e @noord-holland.nl>; 5.1.2e 2e < 5.1.2e @hhnk.nl>; 5.1.2e < 5.1.2e @podh.eu>; 5.1.2e @rijksoverheid.nl; 5.1.2e @rijksoverheid.nl; 5.1.2e @denhelder.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 < 5.1.2e @noord-holland.nl>; 5. 5.1.2e < 5.1.2e @noord-holland.nl>
Onderwerp: concept verslag van de workshop multifunctionele dijk & bouwstenen 15 mei icl. presentatie
Beste allen,
Hierbij stuur ik jullie de presentatie en het concept verslag van de workshop multifunctionele dijk & bouwstenen.
Mochten er nog vragen of opmerkingen zijn dan kunnen jullie dit tot 31 mei doorgeven per mail of telefonisch.
De bouwstenen voor de korte termijn waterveiligheid zullen komende periode een-op-een worden afgestemd met HNNK.
Misschien heb ik niet van iedereen de juiste e-mail adressen, check dit en stuur het intern door naar het juiste adres.
Als laatste, beide stukken zijn interne werkdocumenten.
Groeten,

5 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.

intern werkdocument

Bouwstenen multifunctionele dijk Nieuwe Werk Nieuwe Diep

28 juni 2023

zicht op NWND vanaf de Flaneerkade

zicht op NWND vanaf van Kinsbergenbrug

Inhoudsopgave

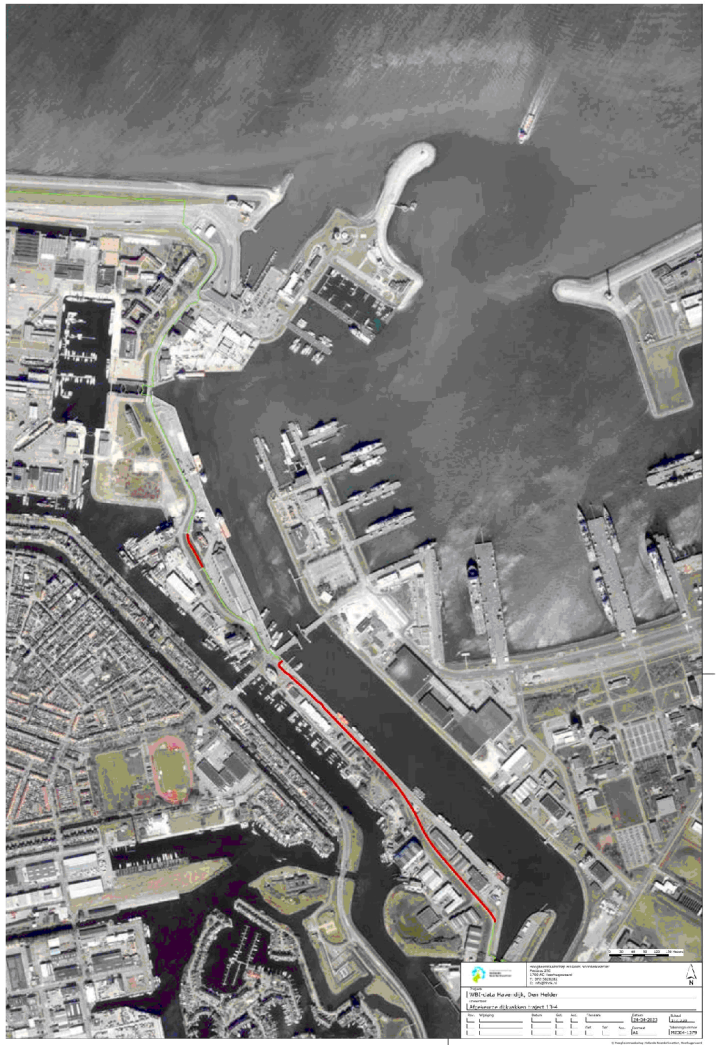
1. Inleiding

2. Dijkversterkingsopgave

3. Opgave multifunctionele dijk NWND

4. Bouwstenen

colofon



Hoofdstuk 1. Inleiding

Gemeente Den Helder, Provincie Noord-Holland en Defensie/KM werken al een paar jaar samen met andere partijen aan de versterking van de haven en maritieme stadsontwikkeling onder de titel Ontwikkeling Maritiem Cluster (MC). 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, die in eigendom is van het Hoogheemraadschap, in hoge mate de gebruiksmogelijkheden van beide zijden. Versterkingsconcepten van de dijk kunnen bijdragen aan een intensiever gebruik, goede bereikbaarheid en stedelijke identiteit. Het NWND draagt bij aan alle opgaven voor het gehele MC waaronder 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. Op 9 november 2022 hebben de gedeputeerde Havens Rosan Kocken namens de opdrachtgevers van het Maritiem Cluster en de Hoogheemraad [redacted] afgesproken dat vanuit de ontwikkeling van het Maritiem Cluster - de visie op het gebied voor de lange termijn - bouwstenen aangereikt kunnen worden voor de versterking op de korte termijn. Dit document benoemt de bouwstenen die de versterkingsopgave raken. Een deel daarvan is relevant voor de korte termijn, een deel vormen bouwstenen voor de langer termijn. De bouwstenen komen voort uit een verkenning naar een multifunctionele dijk voor de lange termijn.

Deze zomer start HHNK start met de Verkenningsfase. Bouwstenen vanuit het MC worden meegenomen in de verkenning van oplossingsrichtingen voor de versterking en zullen ook bestuurlijk worden bekrachtigd. Impact op waterveiligheid, gebruik en ruimtelijke kwaliteit, naast investeringsbehoefte en -mogelijkheden zullen tijdens de verkenningsfase zorgvuldig moeten worden afgewogen. De thema's natuurinclusief en circulair worden in de verkenningsfase nader verkend. Duidelijk is dat niet alle bouwstenen meegenomen kunnen worden in de versterkingsopgave. Zo valt een deel buiten het afgekeurde deel van de dijk, of is het duidelijk dat investeringen nu buitenproportioneel zijn ten opzichte van de versterkingsopgave. Dat neemt niet weg dat ook deze bouwstenen van belang zijn voor de toekomstige ontwikkeling van het gebied. Naar verwachting wordt er na de zomer subsidie toegekend vanuit het HWBP en zal voor de dijkversterking NWND een participatietraject worden gestart. In overleg tussen HHNK en MC zal worden bepaald in hoeverre de toekomstige ontwikkeling van het NDNW in het MC betrokken wordt in het participatietraject. Vanuit het MC zullen op enig moment alle opgaven voor NWND worden besproken met de omgeving , inclusief de varianten Oost en West, die in deze rapportage toegelicht worden. Deze versie (28 juni 2023) heeft de status van werkdocument. Het wordt binnen afzienbare tijd aangevuld met afspraken tussen de provincie (als vertegenwoordiger van het samenwerkingsverband Maritiem Cluster) en het Hoogheemraadschap over het vervolgproces in de afstemming en de samenwerking tussen versterking en ontwikkeling van het NDNW en de bestuurlijke stappen hierbinnen.

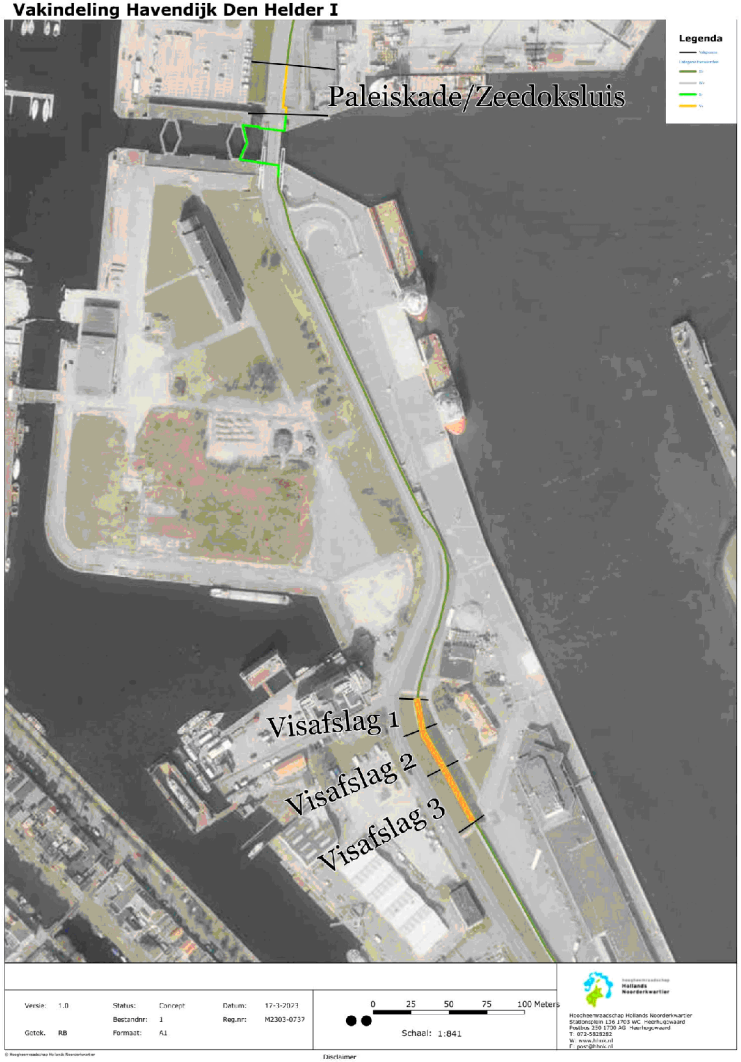
Leeswijzer:

Hoofstuk 2 gaat in op de versterkingsopgave voor de dijk op de korte termijn.

Hoofstuk 3 gaat dieper in op de opgave voor de lange termijn en laat mogelijke toekomstscenario's/ verkenningen zien; een oost- en een west-variant.

Hoofstuk 4 beschrijft de bouwstenen.

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 verkenningsfase, planuitwerkingsfase en realisatiefase. Tijdens de verkenningsfase 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 verkenningsfase, 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

- IIv
- IIIv
- Iv
- Vv

Vakindeling Havendijk II

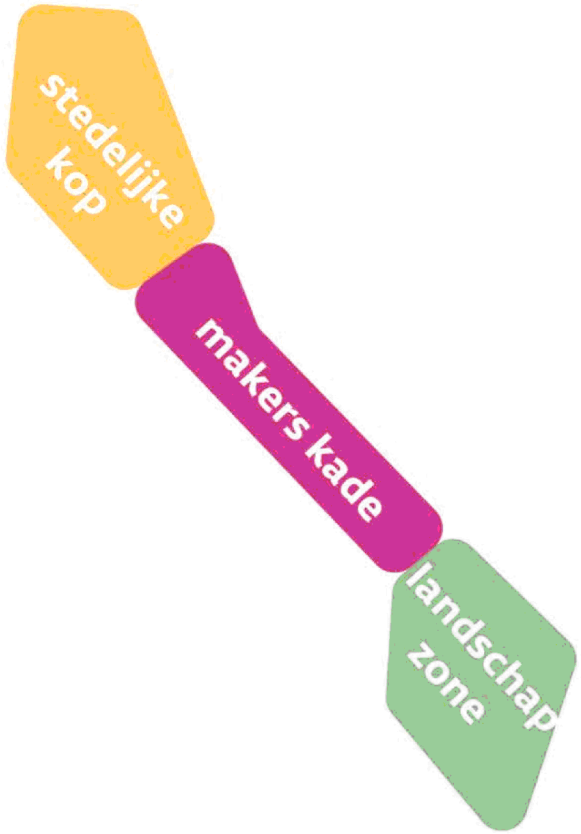
Aan deze kaart kunnen geen rechten worden ontleend

Datum: 21-03-2023
Getek.:
Status: concept
Versie: 1.0
Formaat: A1 Reg.nr: M2303-0737

Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier
Stolbergplein 156 1703 WC Heerhugowaard
Postbus 250 1700 AG Heerhugowaard
T: [redacted]
W: www.hhnk.nl
E: post@hhnk.nl

0 25 50 75 100 125 Meters

Schaal: 1:1.500



identiteit NWND versterken

Hoofdstuk 3 opgave multifunctionele dijk Nieuwe Werk – Nieuwe Diep

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. 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 en de dijk aanpasbaar & uitvoerbaar zijn 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. Kades, gebouwen, dijken en openbare ruimte kunnen natuurinclusief en circulair ontwikkeld worden. De kades zijn belangrijk voor het onderwater leven, gebouwen kunnen ruimte bieden aan nestkasten voor vogels en insecten en aan de stadszijde zijn fauna uittreedplaatsen (FUP's), een natuurinclusief dijktalud en een nieuw Ankerpark mogelijk.

2. Economische positie versterken van de haven: Het huidig ruimtegebruik van de haven is inefficiënt, er zijn veel smalle kades, veel parkeerplaatsen op maaiveld, hellingbanen (van en naar de dijk) en er liggen niet- havengebonden functies aan kades. 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 haventerrein, circa 2 hectare. In de toekomstscenario's wordt de Nieuwe Moermanburg 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 wegprofiel. 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 verhoogd door het landschap te bewegen en stil te staan langs de dijk met uitzicht over de zee, haven en stad.

708123 0650

(1936) tuindeel Ankerpark

(1930) manifestatie Ankerpark

(1902) de Botbrug

(1902) straat Ankerpark richting de Botbrug

In de stedelijk kop komen zoveel mogelijk stedelijke functies, mogelijk wonen en een opleidingsinstituten 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 stadzijde. 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 aan de stadszijde, Stedelijke kop, Makerskade en Landschapszone; een eenduidig wegprofiel met een voet- en fietspad; een afgeschermde zeekade geschikt voor offshore, een 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.

(1985) gebouw het Loodswezen

(1955) Zeevaardersschool

708123 0650

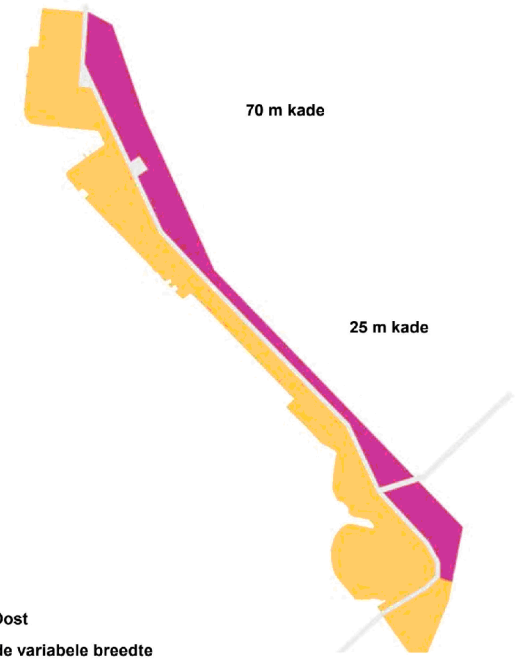
gevaarlijke bocht in de weg met hoogteverschil

Variant West

1. zeekade 70-90 m breed

2. wegprofiel 16 m

In variant West wordt de kering verschoven richting de stad om een zo groot mogelijk terrein langs zeekade 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 weg is verbreed naar 12 -14 meter. Aan de zeekant is een gebouwde kering wenselijk vanwege beveiliging van offshore activiteiten en aan de stadzijde een natuurlijk dijktalud met bebouwing.



Variant Oost

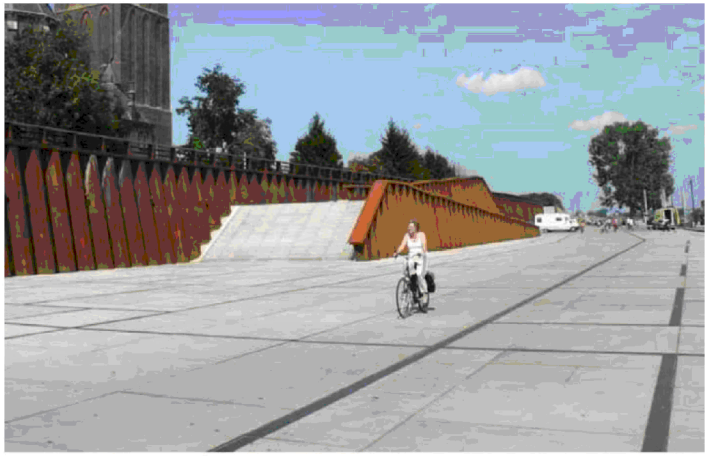
1. zeekade variabele breedte

2. wegprofiel 12 m

14

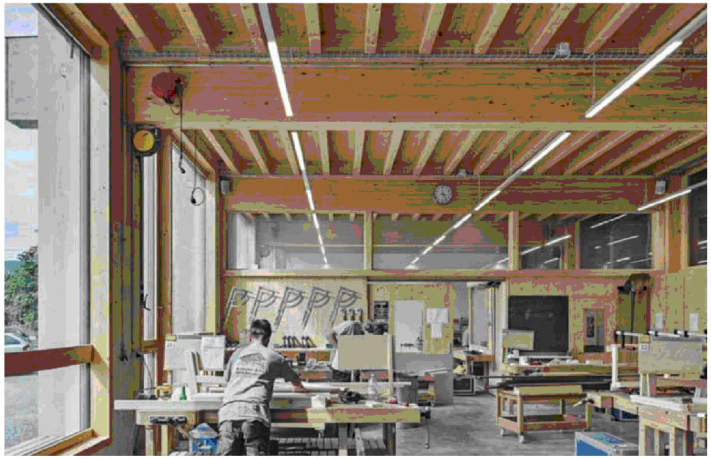
15

inspiratie multifunctionele dijk & kade

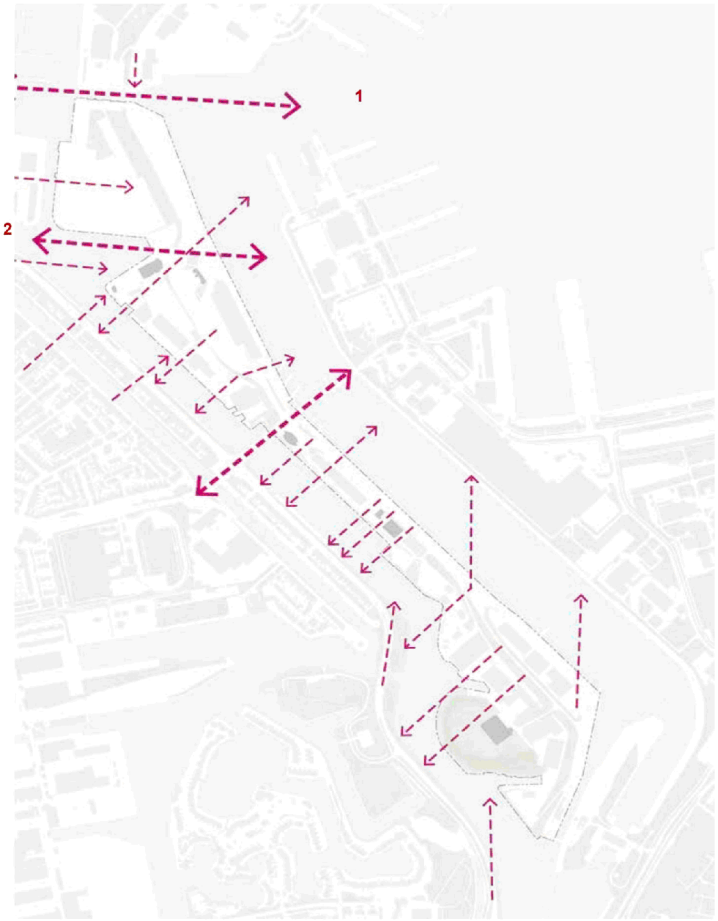


16

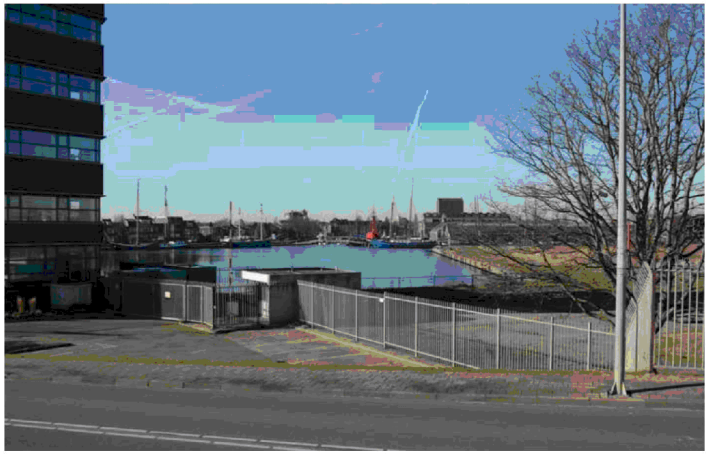
inspiratie makerskade stadszijde



17



1.zicht op de haven



2. zicht op de stad

Gemeentelijk monument
Rijksmonumenten
Beeldbepalend
Beschermd stadsgebied
1.
2.
4.
5.
6.
7.
8.
9.

9.

1.

2.

3.

4.

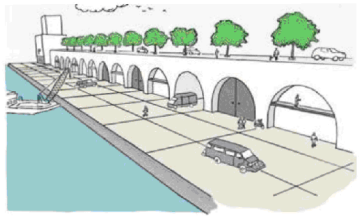
5.

6.

7.

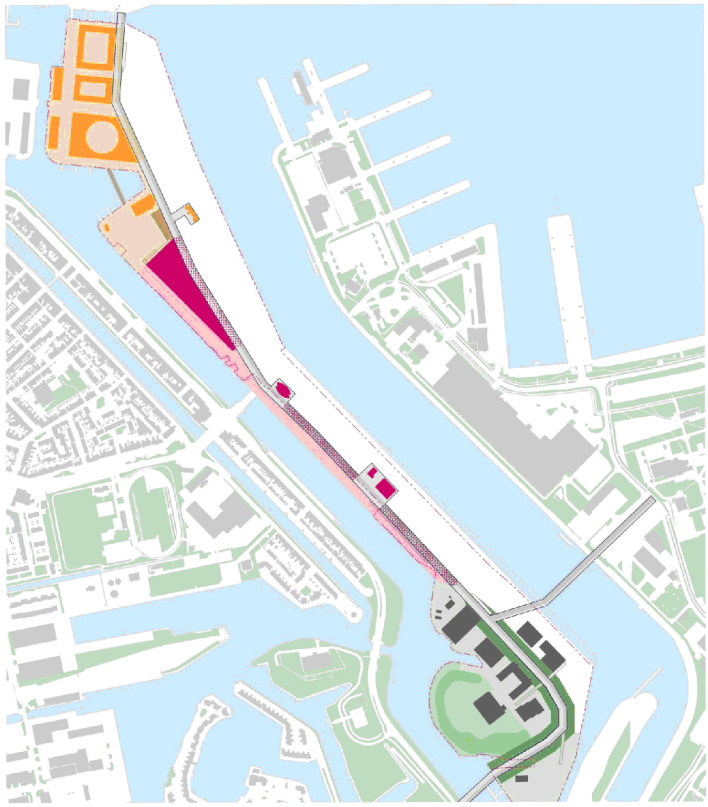
8.

Variant West

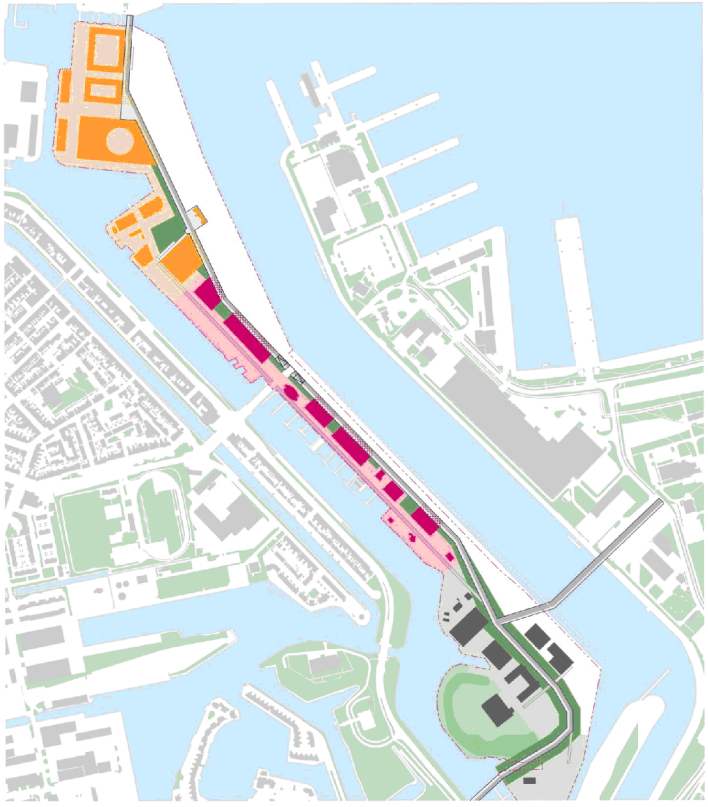


bebouwing stads milieu
bebouwing makers kade
bebouwing landschap zone
talud en groen
huidige eiland grens

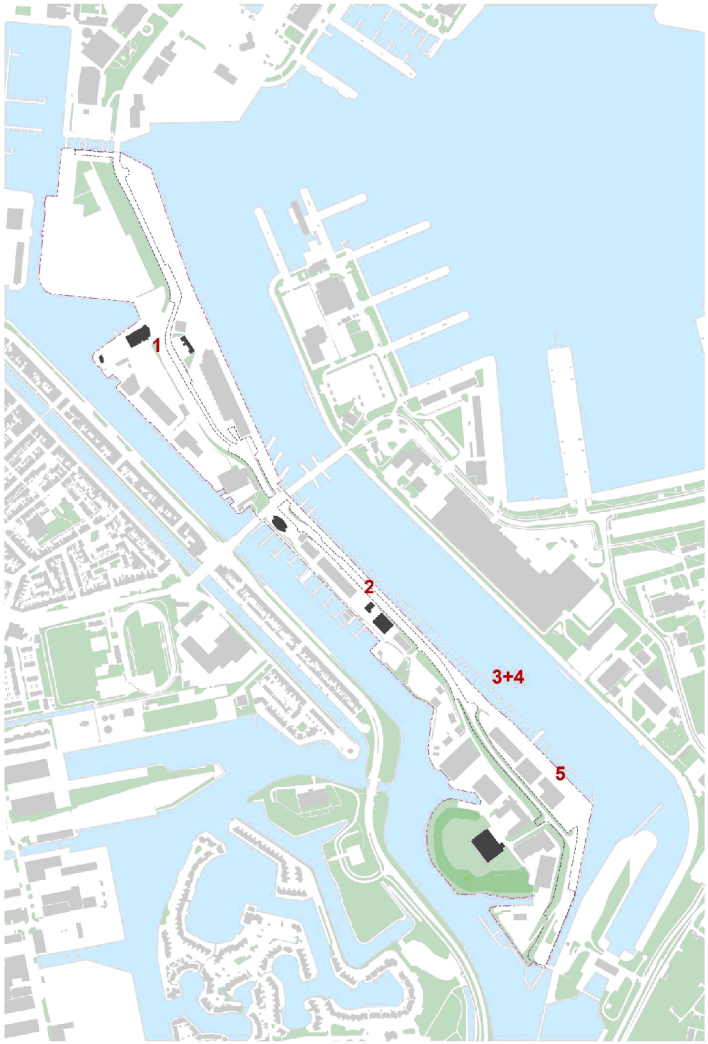
Variant Oost



22



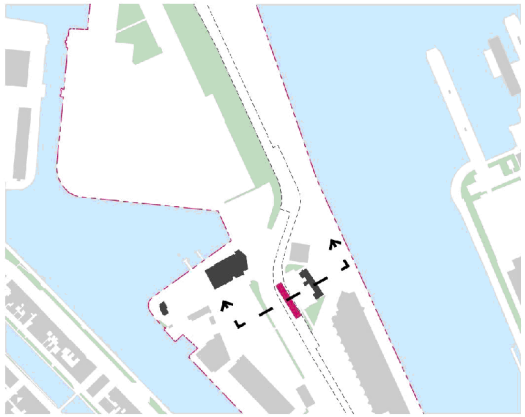
23



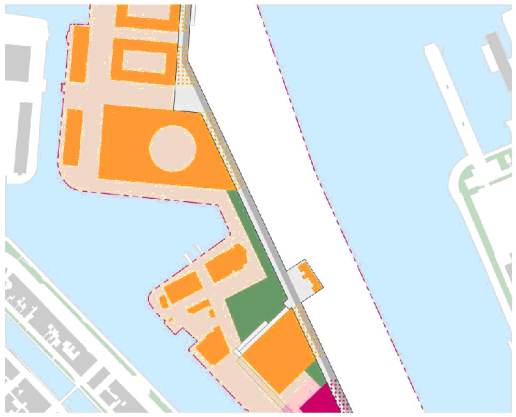
Hoofdstuk 4. Bouwstenen

Er is een vijftal bouwstenen die raken met de waterveiligheidsopgave op de korte termijn en een vijftal bouwstenen is gericht op de lange termijn. In de Landschapszone is de opgave voor de waterveiligheid minimaal, alleen het teen talud moet worden versterkt. De eerste vijf bouwstenen, die binnen de waterveiligheidsopgave 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

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
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



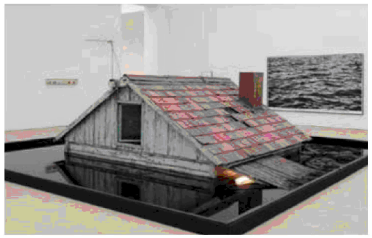
mogelijk toekomstige situatie

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.

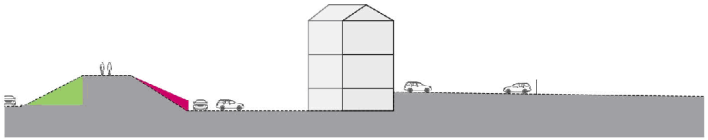
Het voorstel is een omkadering om het gebouw. Deze omkadering dient meerdere doelen: beschermt tegen overstromingen, scheidt openbare ruimte van en offshore activiteiten en biedt ruimte aan een openbaar plein dat tevens een uitkijkpunt is en een relatie legt met de oude Zeevaartschool en het voormalige Ankerpark.

achterzijde gebouw het 'Loodswezen"



inspiratie bestaand gebouw in nieuwe context

inspiratie gebouw met verhoogd maaiveld

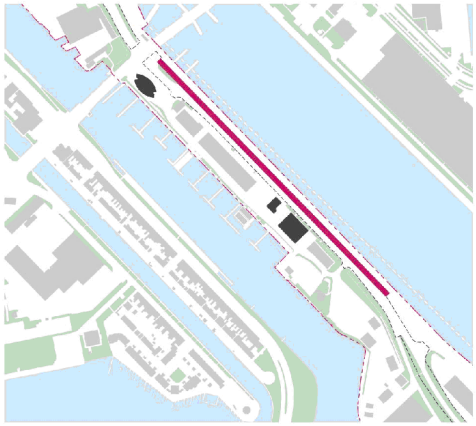


groen talud

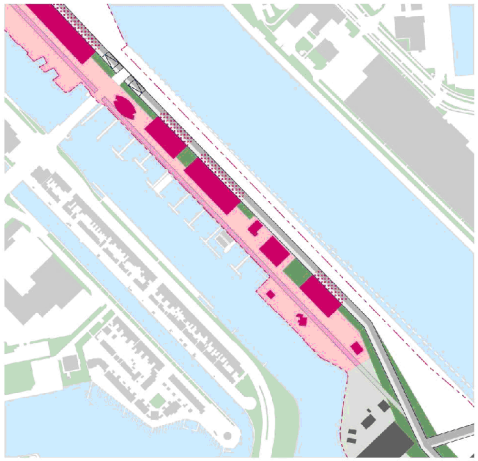
De exacte locatie van de dijk en het nieuwe wegprofiel is nog niet bekend. Er zijn een aantal varianten onderzocht en in alle varianten blijft het gebouw buitendijks, dus op de zeekade staan. Omdat de zeekade ontoegankelijk voor publiek is, is het logisch om dit gebouw in de toekomst vanaf de dijk te ontsluiten. Een dijkverzwaring aan de buitenkant van talud is een oplossing die anticipeert om de toekomst. Hiervoor zijn 2 fases bedacht waarvoor alleen fase 1 een bouwsteen. Het voorstel is een extra zandlaag op de dijk met een lage keerwand in het teentalud. Het gebouw blijft toegankelijk via de kade met parkeren op eigen terrein. In fase 2 is het gebouw toegankelijk via de multifunctionele dijk en een voorplein. Zie het 3d beeld op de volgende pagina. Parkeren wordt zoveel mogelijk gefaciliteerd in gemeenschappelijke parkeervoorzieningen. De ruimte onder het plein zou hier geschikt voor zijn. Het ligt centraal in het gebied. Vanwege flexibiliteit en een mogelijk parkeerfunctie is een damwand aan de stadszijde niet wenselijk.

zicht op het voormalige gebouw 'het Loodswezen' en het de Zeevaardersschool

schets mogelijke toekomstige situatie



huidige situatie

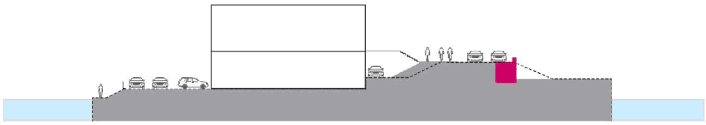


mogelijk toekomstige situatie

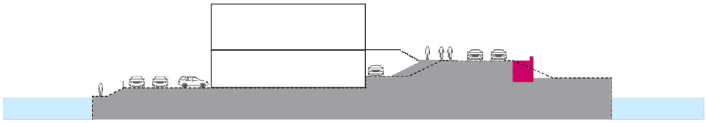
Bouwsteen 2: Kadewand inclusief een kabel en leidingen goot

Een keerwand kan de dijk versterken. Bij verplaatsing van de Moormanbrug naar het zuiden komt dit deel van de kade in open zeeverbinding te staan. Vanwege offshore activiteiten is het wenselijk om het talud te vervangen door een keermuur gecombineerd met een kabel- en leidingen goot. Er zijn 2 varianten. In variant 1 staat de keerwand staat aan de bovenkant van het talud zodat er meer ruimte op de zeekade ontstaat. Het profiel van de weg is 12 meter. Mocht de weg 14 m breed worden dan is een 2e variant, ongeveer in het midden van het talud.

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 keerwand 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.



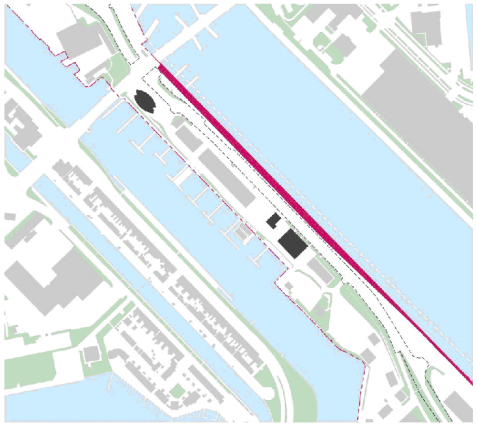
variant 1



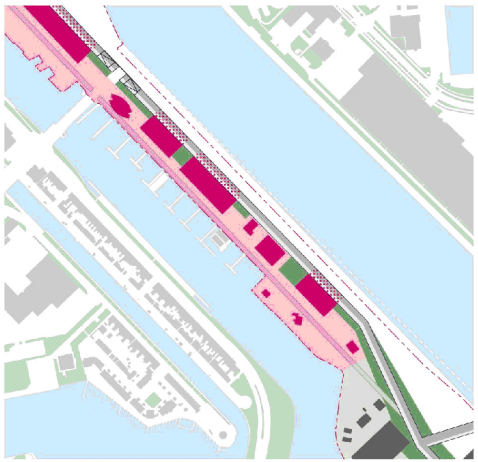
variant 2

referentie gebouwde kabel en leidingengoot

referentie materiaal keerwand en geïntegreerde leuning



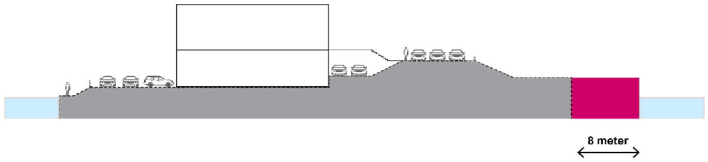
huidige situatie

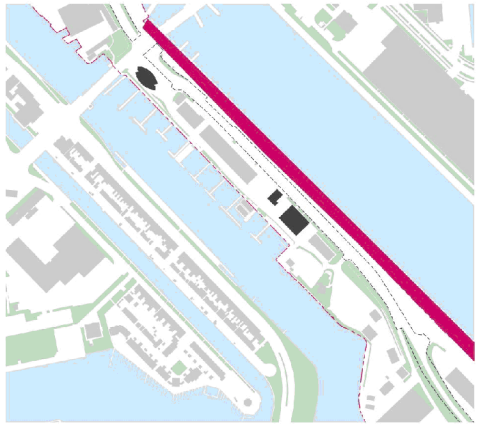


mogelijk toekomstige situatie

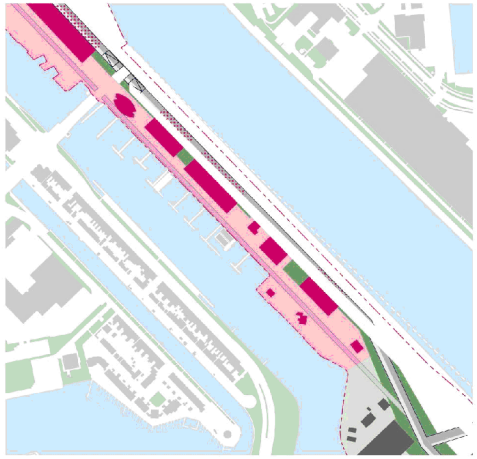
Bouwsteen 3: Kadeverbreding gemiddeld 8 meter

Een kade verbreding kan een oplossing zijn om de waterveiligheid van de dijk te verhogen, zie het roze gebied op de kaart. Door en 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.





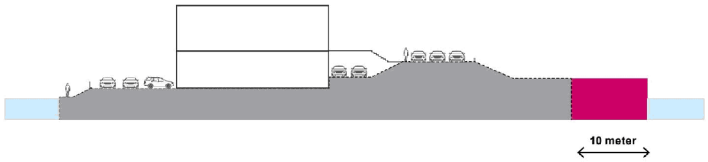
huidige situatie

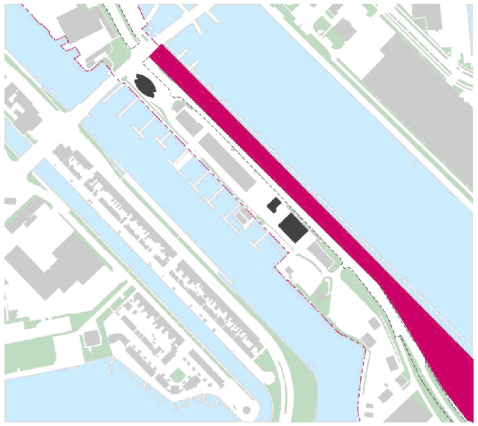


mogelijk toekomstige situatie

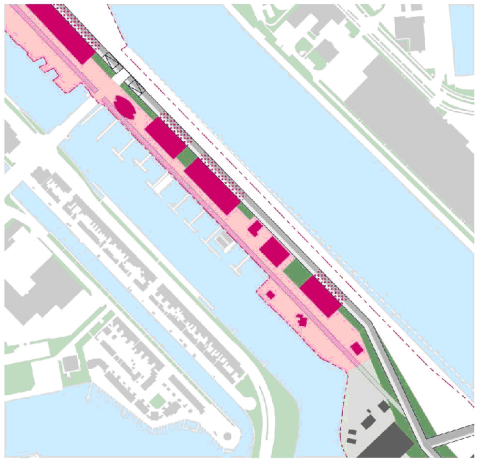
Bouwsteen 4: Kadeverbreding gemiddeld 10 meter

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.





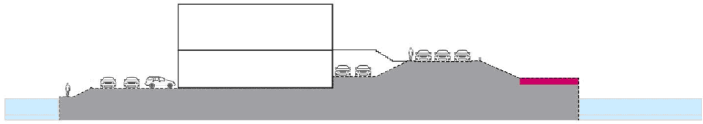
huidige situatie

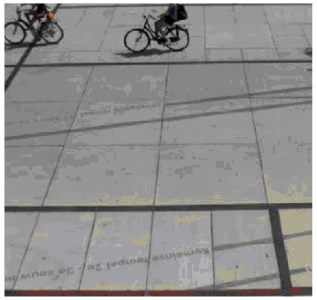


mogelijk toekomstige situatie

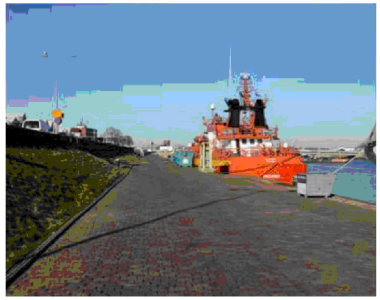
Bouwsteen 5: Bekleding van de kadevloer

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 zeekant 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.

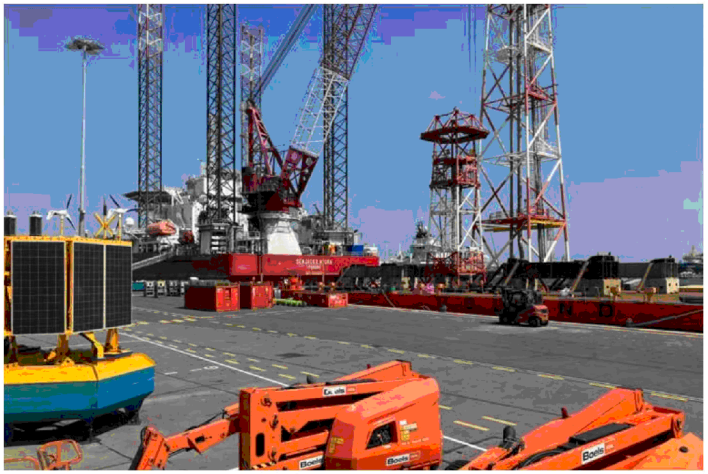




referentie Maaskade- stelconplaten als bekleding



huidige situatie



huidige offshore activiteiten op de kade

steiconplaten gemengd met straatstenen op de huidige kade in het zuidelijk deel

Colofon:

Dit product is opgesteld door provincie Noord-Holland

In opdracht van:
Gemeente Den helder
Koninklijke Marine
provincie Noord-Holland

versie
28 juni 2023

Foto's	Provincie Noord-Holland
Referentie	websites
kaart en beeldmateriaal	Provincie Noord-Holland

708123

0650

Provincie Noord-Holland

Datum vergadering: 26 november '24

Registratienummer: 1528212 / 2342967

Uw contactpersoon

5 5.1.2e

BEL/DE

Portefeuilles Mobiliteit en Havens
J. Olthof en E.A.S. Rommel

Portefeuillehouder
E.A.S. Rommel en J.Olthof

Plaatsvervanger

Telefoonnummer 5.1.2e

5.1.2e n@noord-holland.nl

1 bijlage(n)
Brief aan PS

Nota GS

Onderwerp: Mobiliteitsaanpak Den Helder - Texel 2040 en stand van zaken Ontwikkeling Maritiem Cluster

11 november 2024

Paragraaf 1
Het college besluit:

1. Kennis te nemen van de Mobiliteitsaanpak Den Helder -Texel 2040;
2. PS hiervan middels bijgaande brief te informeren en tevens op de hoogte te brengen van de stand van zaken rond de Ontwikkeling van het Maritiem Cluster Kop van Noord-Holland/Den Helder.

Paragraaf 2
Toelichting voor de openbare besluitenlijst:
De gemeenten Den Helder en Texel hebben samen met onze provincie gewerkt aan een concept Mobiliteitsaanpak om de stad Den Helder bereikbaar en leefbaar te houden, het eiland Texel aantrekkelijk te houden en het maritiem cluster economisch te versterken.
Bereikbaarheid is ook één van de doelen van het Maritiem Cluster waar wij samen met de gemeente en het Ministerie van Defensie aan werken.
Het college brengt PS met deze brief op de hoogte van de gezamenlijke Mobiliteitsaanpak en de stand van zaken rond de Ontwikkelingen van het Maritiem Cluster Kop van Noord-Holland/Den Helder.
De gemeenten stellen de Mobiliteitsaanpak vast na bespreking in de Regionale Raad Noordkop en de eigen raden. De aanpak sluit aan bij het reeds vastgestelde provinciale beleid rond bereikbaarheid en mobiliteit

Paragraaf 3 **Gevolgen:**	
Financiële gevolgen en risico's?	**Nee**
Formatieve gevolgen en risico's?	**Nee**
Juridische gevolgen en risico's?	**Nee**
Worden bindende afspraken gemaakt met andere partijen? .	**Nee**
Gevolgen en risico's openbaar maken besluit?	**Nee. Besluit komt op de openbare besluitenlijst, die een dag na de GS-vergadering om 11.00 uur gepubliceerd wordt.**
Communicatieve gevolgen en risico's?	**Geen eigen nieuwsbericht, wel aanhaken bij eventuele communicatie vanuit Texel en Den Helder over de MObiliteitsaanpak. Daar is op dit moment contact over met de gemeenten.**
Inwonersparticipatie toegepast?	**Nee**
Europese gevolgen en risico's?	**Nee**
Gevolgen en risico's voor de rechtmatigheid?	**Nee**
Overige gevolgen en risico's?	**Nee**
Paragraaf 4 **Ambtelijk afgestemd met:**	
Directie Beleid:	**Ja** Naam: 5.1 5.1.2e MOB 5 5.1.2e GLK
Directie B&U:	**nee**
Directie Concernzaken:	**Ja** Naam: 5 5.1.2e Communicatie

Concerncontrol:	**Niet van toepassing**
Kabinet/Staf AD:	**Niet van toepassing**
Paragraaf 5 **Bestuurlijk afgestemd met:**	
GS-staf/-staven	**Mobiliteit en Havens 18 november**
Paragraaf 6 **Verdere procedure:**	
a. PS actief informeren	**ja**
b. Publiceren in het Provinciaal Blad?	**Nee**

To: 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]
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 @noord-holland.nl]
From: 5.1.2e 5.1.2e
Sent: Wed 10/25/2023 7:22:27 PM
Subject: Aanpak Ravelijnbrug
Received: Wed 10/25/2023 7:22:33 PM
Bijlage 3 Rapport N250.pdf

Dag allen,
In ons laatste overleg kwam de vraag op hoe ik verder onderzoek naar een eventuele nieuwe Ravelijnbrug voor me zie. Dit is geen plan van aanpak, maar mijn eerste idee.

Historie

Vanuit de Helderse ondernemers (5.1.2e en 5.1.2e) en TESO bestond de wens voor een ongelijkvloerse kruising op de N250/Havenstraat/Van Kinsbergen brug. Aangedragen bij de Staten en verkeerd gevallen bij gedeputeerde (Post).
Omdat wij vermoeden dat dit voorstel niet inpasbaar was/het gewenste resultaat zou hebben is ook een Ravelijnbrug onderzocht. Locatie, inpasbaarheid en aansluiting Ravelijnweg zijn daarbij onderzocht, maar met vrij beperkte diepgang en vanuit BEL/MOB nooit gezien als een realistische optie als provinciaal project, maar mogelijk wel in samenhang.
Het oplossend vermogen in reistijd is in bijgevoegde rapportage weergegeven. Nut en noodzaak voor de investering is daarmee nog niet aangetoond. Wel dat de nieuwe bruggen combi het meeste effect heeft van alle maatregen, naast VRI regelingen. Verwachting is ook nog steeds dat met slimme toepassingen in van de VRI's (die daar nu ready voor zijn, maar er zijn nog geen toepassingen met goede resultaten) het probleem in de toekomst nog kleiner kan worden. Persoonlijk twijfel ik dus over nut van deze hele operatie infrastructurele ingrepen.

Vervolg

Mijn idee bij de aanpak van de Ravelijnbrug is als volgt:
We proberen de Ravelijnbrug en nieuwe Moormanbrug samen met RVB/KM als één ontwerpopgave te benaderen. Voor de Ravelijnbrug geldt dat er nog alternatieve aansluitingen op de N250 onderzocht moeten worden (haalbaarheid, maakbaarheid, kosten). Ook uitgangspunten voor de nieuwe Moormanbrug zijn daarvoor van belang: hoogte aanlanding/brughoofd en profiel etc en profiel Nieuwe Diep en verder.
Onderzoeken die wij voor de Ravelijnbrug in eerste instantie doen gaan dus over varianten, effect (nut en noodzaak), kosten/baten, haalbaarheid/maakbaarheid etc. We blijven dus op schetsontwerp niveau, maar doen wat extra onderzoek naar kostenmakers/risico's. Zaken die dus effect hebben op kosten worden op hoofdlijnen onderzocht/bureauonderzoek of ingeschat (K&L, explosieven, bodem, monumenten, grondverwerving, planologie) Hiermee kan dan gekozen worden voor een variant/ go/no-go en of en hoe lobby voor financiering kan worden ingezet.
Dit hangt dan weer samen met de investeringsagenda NHN (welke projecten van De Kop komen daar in) en de afweging die gemaakt wordt in Platform Mobiliteit NHN met welke projecten er worden voorgelegd om te agenderen voor het MIRT.
Voor mij dus een project zoals anderen die ik onder mij hoede heb en max een dag per week met ondersteuning (projectsecretaris) vragen incl projectteam met gemeenten en KM/RVB/RWS etc.
Groet,

5.1 5.1.2e

5.1.2e – *Mobiliteit*

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 @noord-holland.nl]
From: 5.1.2e 5.1.2e
Sent: Fri 5/16/2025 11:23:10 AM
Subject: RE: Concept rapportage Locatiestudie Ravelijnbrug RHDHV met bijlagen en logstaat
Received: Fri 5/16/2025 11:23:00 AM

Dag 5.1.2e,
Bedankt voor het delen van de conceptrapportage "Locatiestudie Ravelijnbrug".

Aandachtspunten

De belangrijkste aandachtspunten zijn in onderstaande e-mail al benoemd, hier wil ik graag het volgende aan toevoegen:

- Intern dienen wij de optie van "Ravelijntunnel" wel bekeken te hebben rondom de doorstroming van het weg- en vaarverkeer en de life cycle cost van een tunnel versus een beweegbare brug. Dit gesprek hebben wij intern bij alle investeringsprojecten van beweegbare kunstwerken. Het resultaat komt wel uit bij een beweegbaar kunstwerk, maar hierbij dienen wij wel stil gestaan te hebben en een (beknopte) onderbouwing van de keuze.
- Het resultaat van het Sweco onderzoek (Mobiliteitsonderzoek Den Helder fase 2) is bekend en het raakvlak hiermee dient steviger vermeld te worden.
- Het resultaat van het "Haalbaarheidsonderzoek Vaarroute Willemsoord" is bekend en het raakvlak hiermee dient steviger vermeld te worden.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e (5.1.2e) 5.1.2e
Beheer, Strategie en Programmering (BSP)
5.1.2e
Tel: 5.1.2e
Afwezig op dinsdag
Houtplein 33 / 2012 DE Haarlem
www.noord-holland.nl
5.1.2e @noord-holland.nl

Provincie Noord-Holland

Van: 5 5.1.2e
Verzonden: dinsdag 13 mei 2025 15:24
Aan: 5 5.1.2e 5.1.2e 5.1.2e 5.1.2e 5.1.2e 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 5.1.2e 5.1.2e ; 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 @podh.eu; 5.1.2e @minde.nl
CC: 5.1.2e 5.1.2e 5.1.2e
Onderwerp: Concept rapportage Locatiestudie Ravelijnbrug RHDHV met bijlagen en logstaat

Beste allen,
Hierbij ontvangen jullie het concept rapport met bijlagen "Locatiestudie Ravelijnbrug" (RHDHV, dd. 1 mei 2025).
Op basis van jullie betrokkenheid bij de totstandkoming van het rapport (als deelnemer van de integratiesessies op 13 februari en 5 maart jl. en/of als lid van de Stuurgroep) hierbij het verzoek om de inhoud van de rapportage van opmerking/vragen te voorzien. Voor je reactie graag gebruik maken van de bijgaande logstaat.
Het concept rapport zal geagendeerd worden in de Stuurgroep op 21 mei a.s., met als doel (1) inhoudelijk bespreken rapportage t.b.v. definitieve oplevering en (2) bepalen van het vervolgproces (ambtelijk, bestuurlijk, participatie en communicatie).
Bij eerste lezing door provincie is geconstateerd dat op de volgende punten verbetering van het rapport gewenst is:

- verduidelijken wat de rol is van eerdere onderzoeken/rapportages;
- benadrukken wat doel/status van het rapport is;
- de naamgeving van de varianten meer eenduidig en consequent toepassen;
- het afwegingskader meer volledig en navolgbaar invullen;
- de eisen in het PvE (bijlage A2) meer smart formuleren;
- afstemming met het Mobiliteitsonderzoek Den Helder (SWECO), dit is nu nog een 'PM' in het afwegingskader;
- benoemen welke aandachtspunten per variant dienen te worden meegenomen voor uitwerking in de 2e fase.

Verder is de voorzichtige conclusie getrokken dat het te vroeg lijkt om op basis van deze 1e fase al een voorkeursvariant aan te wijzen.
De overweging is om de 3 geselecteerde varianten mee te nemen naar de 2e fase. Daarmee zal deze rapportage van de 1e fase meer de functie hebben van 'trechtering' (van 12 naar 3 varianten).
NB het betreft nadrukkelijk een concept rapportage waarvan het niet de bedoeling is om die breder te verspreiden.

De ingevulde logstaten ontvang ik graag uiterlijk **20 mei a.s. retour** (met cc. naar 5.1.2e @appm.nl).
De reacties worden gebundeld en met RHDHV besproken en verwerkt tot de definitieve rapportage.
Alvast dank voor de medewerking!
Met vriendelijke groet,

5. 5.1.2e
5.1.2e
B&U/BSP unit studieprojecten
5.1.2e
5.1.2e @noord-holland.nl
www.noord-holland.nl
Provincie
Noord-Holland

To: 5.1.2e 5.1.2e [5.1.2e @noord-holland.nl]
From: 5.1.2e 5.1.2e
Sent: Fri 5/16/2025 10:25:23 AM
Subject: RE: Haalbaarheidsonderzoek vaarroute Willemsoord
Received: Fri 5/16/2025 10:25:00 AM

Dag 5.1.2e ,
Bedankt voor onderstaande duidelijke reactie, hier kan ik verder mee.
Voor nu alvast een goed weekend.
Met vriendelijke groet,

5.1.2e (5.1.2e) 5.1.2e
Beheer, Strategie en Programmering (BSP)
5.1.2e
Tel: 5.1.2e
Afwezig op dinsdag
Houtplein 33 / 2012 DE Haarlem
www.noord-holland.nl
5.1.2e @noord-holland.nl

Provincie Noord-Holland

Van: 5.1.2e 5.1.2e
Verzonden: vrijdag 16 mei 2025 11:28
Aan: 5.1.2e 5.1.2e
Onderwerp: RE: Haalbaarheidsonderzoek vaarroute Willemsoord
Hoi 5.1.2e ,
Ik heb voornamelijk naar het nautische gekeken. Hierbij mijn opmerkingen:
Blz 27 scenario B2 – waarom geen wachtplaatsen nodig bij schutsluis Boerenverdriet?
Blz 29 is er gedacht aan een bellenscherm tegen zoutindringing en blauwalg?
Blz 42 scheepvaartbegeleiding – het vaarwater valt onder beheer van Port of Den Helder. Ik zie niet waarom PNH daar scheepvaartbegeleiding zou moeten doen.
Blz 43 de wachtplaatsen bij de Moormanbrug vervallen bij verplaatsen van de brug. En er is geen ruimte voor wachtplaatsen in het Noordhollandsch kanaal.
Met vriendelijke groet,

5.1.2e 5.1.2e
5.1.2e Provincie Noord-Holland
Aanwezig: ma, di,wo, do
Bezoekadres: Houtplein 33, 2012 DE Haarlem
✆: 5.1.2e
✉: 5.1.2e @noord-holland.nl
www.noord-holland.nl

Provincie Noord-Holland

Van: 5.1.2e 5.1.2e < 5.1.2e @noord-holland.nl>
Verzonden: woensdag 14 mei 2025 11:06
Aan: 5.1.2e 5.1.2e < 5.1.2e @noord-holland.nl>
Onderwerp: RE: Haalbaarheidsonderzoek vaarroute Willemsoord
Dag 5.1.2e ,
Onderstaande correspondentie gaat over het haalbaarheidsonderzoek vaarroute Willemsoord.
Haalbaarheidsonderzoek vaarroute Willemsoord
Den Helder kent veel economische activiteiten die aan zee gebonden zijn, zoals de scheepvaart en scheepsbouw, de Koninklijke Marine, offshore-activiteiten en maritieme dienstverlening. De Koninklijke Marine (onderdeel van Defensie), de provincie Noord-Holland en de gemeente Den Helder werken in een samenwerkingsverband aan de ontwikkeling van dit Maritiem Cluster. Gezamenlijk maken zij plannen voor de 'Nieuwe Haven' in Den Helder. Deze plannen hebben betrekking op de civiele havenontwikkeling en de ontwikkeling van de marinehaven.
In juni 2023 is een bestuursakkoord tot stand gekomen tussen de partijen die onderdeel uitmaken van het Maritiem Cluster, met daarin een perspectief voor de gebiedsontwikkeling van het havengebied in Den Helder. Speerpunten uit het akkoord zijn het vergroten van de operationele gereedheid van de Koninklijke Marine, de betaalbaarheid van het vastgoed, de bereikbaarheid van het Maritiem Cluster, de maritieme stadsontwikkeling en verduurzaming. Een belangrijk vraagstuk dat voortvloeit uit bovenstaande speerpunten is de toekomstige vaarroute Willemsoord en daarmee het

gebruik van de Zeedoksluis en de Boerenverdrietsluis. Beide sluizen leiden naar het Natte Dok. Dit betreft het gedeelte van de voormalige rijkswerf Willemsoord, welke op dit moment is ingericht als haven voor pleziervaart en daarnaast over aanlegplekken van Defensie beschikt. In het Boerenverdriet bevindt zich de aanleg- en/of reparatiekade van de museumhaven.

Verzoek

Als bijlage heb ik het rapport voor de haalbaarheidsonderzoek vaarroute Willemsoord toegevoegd.
Wil jij dit rapport doornemen en je vragen of opmerkingen aangeven?
Alvast dank.
Met vriendelijke groet,

5.1.2e (5.1.2e) 5.1.2e
Beheer, Strategie en Programmering (BSP)
5.1.2e
Tel: 5.1.2e
Afwezig op dinsdag
Houtplein 33 / 2012 DE Haarlem
www.noord-holland.nl
5.1.2e @noord-holland.nl

Provincie Noord-Holland

Van: 5.1.2e 5.1.2e
Verzonden: maandag 6 januari 2025 17:42
Aan: 5.1.2e 5.1.2e < 5.1.2e @noord-holland.nl>
Onderwerp: RE: Haalbaarheidsonderzoek vaarroute Willemsoord

Dag 5.1.2e ,
Bedankt voor onderstaande reactie, dan weet ik voor nu voldoende, wordt vervolgd.
Met vriendelijke groet,

5.1.2e 5.1.2e) 5.1.2e
Beheer, Strategie en Programmering (BSP)
5.1.2e
Tel: 5.1.2e
Afwezig op dinsdag
Houtplein 33 / 2012 DE Haarlem
www.noord-holland.nl
5.1.2e @noord-holland.nl

Provincie Noord-Holland

Van: 5.1.2e 5.1.2e < 5.1.2e @noord-holland.nl>
Verzonden: maandag 6 januari 2025 16:05
Aan: 5.1.2e 5.1.2e < 5.1.2e @noord-holland.nl>
Onderwerp: RE: Haalbaarheidsonderzoek vaarroute Willemsoord

Hoi 5.1.2e ,
De gemeente is daar vaarwegbeheerder en nautisch beheerder. Ik heb even de omgevingsverordening gecheckt: PNH gaat op dat stuk ook niet over het vaarwegprofiel. Maar als dit een doorgaande route voor de pleziervaart wordt, dan willen we het aanwijzen als een BRTN route en dan ook het vaarwegprofiel kunnen bepalen. Dat lijkt me op dit moment het enige. Dus voorlopig even niet, maar zodra er knopen doorgehakt worden wel.
Verder is het voor de veiligheid aan te raden om de beroepsvaart en de pleziervaart zo veel mogelijk te scheiden, dus dit zou een mooie oplossing zijn daarvoor.
Met vriendelijke groet,

5.1.2e 5.1.2e
5.1.2e Provincie Noord-Holland
Aanwezig: ma, di,wo, do
Bezoekadres: Houtplein 33, 2012 DE Haarlem
✆: 5.1.2e
✉: 5.1.2e @noord-holland.nl
www.noord-holland.nl

Provincie Noord-Holland

Van: 5.1.2e 5.1.2e <5.1.2e @noord-holland.nl>
Verzonden: zaterdag 21 december 2024 10:28
Aan: 5.1.2e 5.1.2e <5.1.2e @noord-holland.nl>
Onderwerp: Haalbaarheidsonderzoek vaarroute Willemsoord

Dag 5.1.2e ,
Zie bijlage voor het onderzoeksvoorstel vanuit Sweco voor het “haalbaarheidsonderzoek vaarroute Willemsoord”.

Haalbaarheidsonderzoek

De gemeente Den Helder heeft namens het Maritiem Cluster, Zeestad opdracht gegeven voor zowel een onderzoeksvoorstel als het uitvoeren van het onderzoek naar de haalbaarheid van een alternatieve permanente vaarroute via Willemsoord. De gemeente Den Helder heeft de ‘vaarroute Willemsoord’ (via de Boerenverdrietsluis en Zeedoksluis) recent weer op haar agenda gezet. Zo is het voornemen om het Boerenverdriet tot een volwaardige vaarroute te maken vastgelegd in het bestuursakkoord van 29 juni 2023 met de provincie Noord-Holland en het Ministerie van Defensie. De gemeente ziet kansen om de omvaarroute, die eerder als tijdelijke oplossing was bedacht, te vertalen naar een permanente nieuwe vaarroute voor de scheepvaart. Willemsoord kan op deze manier meer fungeren als passantenhaven. Dit biedt kansen voor de stedelijke ontwikkeling en toerisme op Willemsoord, economische kansen voor ondernemers en versterking van de beleving van ‘Den Helder, stad aan zee’. Een vaarroute via Willemsoord heeft echter ook gevolgen voor de mobiliteitsstromen en nautische veiligheid. Bovendien biedt een dergelijke vaarroute ook een alternatief in het geval dat de KVSS gestremd is. Hierbij zijn echter aanpassingen aan de BVS benodigd. De BVS is op dit moment namelijk niet doorvaarbaar gezien de sluis niet gemakkelijk te openen is, omdat deze niet is gemechaniseerd.

Als jij deze haalbaarheidsonderzoek lees, op welke wijze wil jij (als nautisch beheerder vanuit onze kant) hierbij aanhaken?

Met vriendelijke groet,

5.1.2e (5.1.2e) 5.1.2e
Beheer, Strategie en Programmering (BSP)
5.1.2e
Tel: 5.1.2e
Afwezig op dinsdag
Houtplein 33 / 2012 DE Haarlem
www.noord-holland.nl
5.1.2e @noord-holland.nl

Provincie Noord-Holland

To: 5.1.2e 5.1.2e [5.1.2e @noord-holland.nl]
From: 5.1.2e 5.1.2e
Sent: Fri 7/18/2025 8:36:15 AM
Subject: RE: Input op plan van aanpak Ravelijnbrug
Received: Fri 7/18/2025 8:36:00 AM

Dag 5.1.2e,
Wij hebben elkaar maandag 23 juni jongstleden gesproken over de vastlegging van de opdrachtbrief en PvA voor de Ravelijnbrug.
Na de 2-daagse sessie van 1 en 2 juli zou de opdrachtbrief en PvA worden aangescherpt. Daarna dient het PvA, conform het proces P402, aangeboden te worden aan het OGO. Kan jij aangeven wanneer dit op de planning staat?
Alvast dank voor je reactie.
Met vriendelijke groet,

5.1.2e (5.1.2e) 5.1.2e
Beheer, Strategie en Programmering (BSP)
5.1.2e
Tel: 5.1.2e
Afwezig op dinsdag
Houtplein 33 / 2012 DE Haarlem
www.noord-holland.nl
5.1.2e @noord-holland.nl

Provincie Noord-Holland

Van: 5.1.2e 5.1.2e
Verzonden: dinsdag 17 juni 2025 11:32
Aan: 5 5.1.2e
Onderwerp: RE: Input op plan van aanpak Ravelijnbrug
Dag 5.1.2e,
Ik was even benieuwd hoe de voortgang gaat van de Ravelijnbrug en daarnaast hoe de (formele) afhandeling van de opdrachtbrief en PvA in wordt gestoken. Ik plan wel een kort overlegje in om bij te praten.
Met vriendelijke groet,

5.1.2e. (5.1.2e) 5.1.2e
Beheer, Strategie en Programmering (BSP)
5.1.2e
Tel: 5.1.2e
Afwezig op dinsdag
Houtplein 33 / 2012 DE Haarlem
www.noord-holland.nl
5.1.2e @noord-holland.nl

Provincie Noord-Holland

Van: 5.1.2e 5.1.2e
Verzonden: dinsdag 6 mei 2025 12:29
Aan: 5 5.1.2e < 5.1.2e @noord-holland.nl>
Onderwerp: RE: Input op plan van aanpak Ravelijnbrug
Dag 5.1.2e,
Zomaar weer terug van vakantie, heb je het lekker gehad?
En top om te lezen dat jij het PvA (en opdrachtbrief) verder oppak en afrond.
Met vriendelijke groet,

5.1.2e 5.1.2e) 5.1.2e
Beheer, Strategie en Programmering (BSP)
5.1.2e
Tel: 5.1.2e
Afwezig op dinsdag
Houtplein 33 / 2012 DE Haarlem

www.noord-holland.nl
5.1.2e @noord-holland.nl

Van: 5. 5.1.2e < 5.1.2e @noord-holland.nl>
Verzonden: dinsdag 6 mei 2025 12:17
Aan: 5.1.2e 1 5.1.2e < 5.1.2e @noord-holland.nl>
Onderwerp: RE: Input op plan van aanpak Ravelijnbrug

Hoi 5.1.2e,

Ik ben er weer hoor **
Komende vrijdag doe ik (formele) overdracht met 5.1.2e
Dus pak ik inderdaad ook de draad over wat betreft PvA
Grt, 5.1.2e

Van: 5.1.2e 1 5.1.2e < 5.1.2e @noord-holland.nl>
Verzonden: dinsdag 15 april 2025 20:20
Aan: 5.1.2 5.1.2e < 5.1.2e @noord-holland.nl>; 5. 5.1.2e < 5.1.2e @noord-holland.nl>
CC: 5.1.2 5.1.2e < 5.1.2e @denhelder.nl>
Onderwerp: RE: Input op plan van aanpak Ravelijnbrug

Dag 5.1.2e en 5.1.2e,
Nog een aanvulling op het PvA voor het project ALG-41 uit het integraal Meerjarenprogramma Infrastructuur 2025-2032 (iMPI) van PNH.

OMC

Morgenochtend spreek ik 5.1.2e o.a. over het (concept) PvA, 5.1.2e wil graag het PvA verder in lijn brengen met het OMC. Dat heeft zeker meerwaarde en hieruit kon ik opmaken dat het PvA dus nog niet eerder besproken was met 5.1.2e en andere collega's binnen het OMC, klopt dat?
Dit is dus nog een vervolgstap voordat het PvA wordt vastgelegd en geformaliseerd. @5.1.2e, pak jij dit verder op (na je vakantie)?

Met vriendelijke groet,

5.1.2e (5.1.2e) 5.1.2e
Beheer, Strategie en Programmering (BSP)
5.1.2e
Tel: 5.1.2e
Afwezig op dinsdag
Houtplein 33 / 2012 DE Haarlem
www.noord-holland.nl
5.1.2e @noord-holland.nl

Van: 5.1.2 5.1.2e < 5.1.2e @noord-holland.nl>
Verzonden: dinsdag 15 april 2025 16:16
Aan: 5.1.2e 1 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 @noord-holland.nl>; 5.1.2e < 5.1.2e @noord-holland.nl>
CC: 5.1.2 5.1.2e < 5.1.2e @denhelder.nl>
Onderwerp: RE: Input op plan van aanpak Ravelijnbrug

Excuus 5.1.2e!
Met vriendelijke groet,

5.1.2 5.1.2e
M (06) 5.1.2e
(aanwezig op woensdag)
www.noord-holland.nl
5.1.2e @noord-holland.nl

Aan dit bericht en eventuele bijlagen kunnen geen rechten worden ontleend. Het Provinciaal Bestuur van Noord-Holland.

Van: 5.1.2e
Verzonden: Tuesday, April 15, 2025 4:15 PM
Aan: 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>
CC: 5.1.2e <5.1.2e @denhelder.nl>
Onderwerp: RE: Input op plan van aanpak Ravelijnbrug

Dag 5.1.2e,
Dank hiervoor!
Met vriendelijke groet,

5.1.2e
M (06) 5.1.2e
(aanwezig op woensdag)
www.noord-holland.nl
5.1.2e @noord-holland.nl

Provincie Noord-Holland

Aan dit bericht en eventuele bijlagen kunnen geen rechten worden ontleend. Het Provinciaal Bestuur van Noord-Holland.

Van: 5.1.2e <5.1.2e @noord-holland.nl>
Verzonden: Tuesday, April 15, 2025 12:09 PM
Aan: 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>
CC: 5.1.2e <5.1.2e @denhelder.nl>
Onderwerp: RE: Input op plan van aanpak Ravelijnbrug

Dag allen,
@5.1.2e, bedankt voor het delen van de aangepaste opdrachtbrief en PvA voor het iMPI project ALG-41 (Ravelijnbrug).

Aanpassingen

Ik heb beide documenten nogmaals doorgelezen en aangescherpt, vooral bij de raakvlak projecten en ons beleid rondom de infrastructuur, heb ik aanpassingen doorgevoerd (en een enkele vraag vermeld). @5.1.2e graag deze documenten afronden en archiveren.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e (5.1.2e) 5.1.2e
Beheer, Strategie en Programmering (BSP)
5.1.2e
Tel: 5.1.2e
Afwezig op dinsdag
Houtplein 33 / 2012 DE Haarlem
www.noord-holland.nl
5.1.2e @noord-holland.nl

Provincie Noord-Holland

Van: 5.1.2e <5.1.2e @noord-holland.nl>
Verzonden: donderdag 10 april 2025 15:24
Aan: 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>; 5.1.2e <5.1.2e @noord-holland.nl>
CC: 5.1.2e <5.1.2e @denhelder.nl>
Onderwerp: RE: Input op plan van aanpak Ravelijnbrug

Goedemiddag,
Naar aanleiding van de gesprekken over het plan van aanpak zie bijgaand het definitief dat nu is opgesteld. Zowel het plan van aanpak als de opdrachtbrief sluiten qua processtappen aan op de WBS-structuur die 5.1.2e eerder heeft gestuurd. De vervolgstap is nu dat het plan van aanpak en de opdrachtbrief richting de OGO gaan. Hiervoor zal dan nog wellicht een afstemming met 5.1.2e moeten plaatsen. @5.1.2e 5.1.2e zoals gister besproken kan je dit nu verder oppakken samen met 5.1.2e en hebben wij begin mei nog een overlegmoment met 5.1.2e staan als definitief/formeel overdrachtsmoment.
Als er nog vragen zijn laat het mij weten.
@5.1.2e 5.1.2e Kan je de documenten op de Sharepoint zetten?

Met vriendelijke groet,
5.1.2e 5.1.2e
M (06) 5.1.2e
(aanwezig op woensdag)
www.noord-holland.nl
5.1.2e @noord-holland.nl

Provincie Noord-Holland

Aan dit bericht en eventuele bijlagen kunnen geen rechten worden ontleend. Het Provinciaal Bestuur van Noord-Holland.

Van: 5.1.2e <5.1.2e @noord-holland.nl>
Verzonden: Tuesday, April 1, 2025 1:53 PM
Aan: 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. 5.1.2e <5.1.2e @noord-holland.nl>
Onderwerp: Input op plan van aanpak Ravelijnbrug

Dag 5.1.2e ,
bedankt voor het delen! Mooi om te zien dat het inrichten van het project in volle gang is. Ik heb de documenten gescand en daarbij viel mij het volgende op:
Het plan van aanpak moet nog goed worden aangesloten op onze vaste werkwijze voor de studiefase. Dit is vastgelegd in de WBS studiefase. Door dat zorgvuldig te doen, voorkomen we dat relevante stappen worden overgeslagen.
Bovendien zal je zien dat de lopende 'verkenning van 5.1.2e bij Beleid een onderdeel is van de studiefase; hierin zitten elementen van de verkenning en de alternatievenstudie. Er is dus al een deeltje studie uitgevoerd. Het PvA beschrijft dus hoe de studie volledig te maken met als uitkomst het VO en het SR.
Zie bijlage voor de WBS. Dit is een concept, omdat we met een update bezig zijn. Einde van deze maand is de nieuwe versie definitief. Hoofdlijn zal niet veranderen.
De kaders waarbinnen het project plaatsvindt kan ook scherper. Dat is richting de politieke verantwoording voor het doen van de investeringen belangrijk. Vorige week heb ik hierover bijgaande presentatie gegeven tijdens de marktdag met aannemers. De verborgen schermen zijn deels ook relevant voor dit project. Dit kan je gebruiken om hierop een toelichting te geven of kijk eens in het iMPI waarin korte toelichtingen per kader worden gegeven. Zie bijlage.
Zijn nu alle raakvlakprojecten in beeld van ons en andere beheerders? Ik mis gepland groot onderhoud van wegen en kunstwerken van ons en van de andere infrabeheerders in de omgeving. Project KVSS van PNH mist.
Boereverdrietsluis, is dat nog een project bij de gemeente? Wat nog meer?
Planning: ik zou dat voor de studiefase graag willen challengen met ervaren projectleiders studiefase. Belangrijk dat we hierin realistisch zijn, voordat we onder druk van de urgentie gaan optimalisere. Voor de mijlpalen na de studiefase zou ik het globaler opnemen met hulp van de ketenadviseur van Infra.
Tot zover.
gr. 5.1.2e

Van: 5.1.2e 5.1.2e
Verzonden: Woensdag, 19 Maart, 2025 17:28
Aan: 5.1.2e 5.1.2e 5.1 5. 5.1.2e
Onderwerp: RE: Overleg plan van aanpak Ravelijnbrug

Dag 5.1.2e ,

Zie bijgaand het concept PvA aangepast en ook de concept opdrachtbrief. Zoals besproken kunnen deze uiteraard na goedkeuring verder gebracht worden.

In overleg met 5.1.2e zal ik dit verder vormgeven zodat dit gedeelte van mijn tijdelijke opdracht overdragen kan worden.

@5.1.2e 5.1.2e Wij gaan nog kennis maken met elkaar maar alvast ter info bijgaande documenten.

@ 5.1.2e ter info over dit onderdeel.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e 5.1.2e

M (06) 5.1.2e

(aanwezig op woensdag)

www.noord-holland.nl
5.1.2e @noord-holland.nl

Aan dit bericht en eventuele bijlagen kunnen geen rechten worden ontleend. Het Provinciaal Bestuur van Noord-Holland.

Van: 5.1.2e 5.1.2e <5.1.2e @noord-holland.nl>
Verzonden: Wednesday, March 19, 2025 9:20 AM
Aan: 5.1.2e 5.1.2e <5.1.2e @noord-holland.nl>
Onderwerp: RE: Overleg plan van aanpak Ravelijnbrug

Dag 5.1.2e,

Thanks voor het delen van het aangepaste PvA voor de Ravelijnbrug, het PvA is goed aangescherpt op basis van ons vorige overleg.

Ik heb nu nog een paar kleine wijzigingen doorgevoerd, alsmede een enkele vraag (opmerking) neergezet, zie bijlage.

Tot straks.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e 5.1.2e) 5.1.2e

Beheer, Strategie en Programmering (BSP)

5.1.2e

Tel: 5.1.2e

Afwezig op dinsdag

Houtplein 33 / 2012 DE Haarlem

www.noord-holland.nl
5.1.2e @noord-holland.nl

Van: 5.1.2e 5.1.2e <5.1.2e @noord-holland.nl>
Verzonden: vrijdag 14 maart 2025 15:52
Aan: 5.1.2e 5.1.2e <5.1.2e @noord-holland.nl>
Onderwerp: RE: Overleg plan van aanpak Ravelijnbrug

Dag 5.1.2e,

Zie bijgaand een aangepaste versie van het PvA Ravelijnbrug. We spreken elkaar woensdag.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e 5.1.2e

M (06) 5.1.2e

(aanwezig op woensdag)

www.noord-holland.nl

5.1.2e @noord-holland.nl

Provincie Noord-Holland

Aan dit bericht en eventuele bijlagen kunnen geen rechten worden ontleend. Het Provinciaal Bestuur van Noord-Holland.

Van: 5.1.2e 5.1.2e < 5.1.2e @noord-holland.nl>
Verzonden: Tuesday, March 11, 2025 10:40 AM
Aan: 5.1.2e 5.1.2e < 5.1.2e @noord-holland.nl>
Onderwerp: RE: Overleg plan van aanpak Ravelijnbrug

Dag 5.1.2e,

Ik heb zojuist het PvA voor de Ravelijnbrug alvast even doorgenomen, je hebt hiermee een goede basis gelegd, top.

In het PvA heb ik enkele vragen/ aandachtspunten neergezet, zie bijlage.

P402

De processen intern bij PNH zijn vastgelegd in Engage, het proces 'Uitvoeren studiefase' is vastgelegd in P402, zie: https://viewerapp.engageprocess.com/?did=da450b1b-0b56-4351-9f37-b4bf15b67112&state=6. Hiermee wordt er éénduidig gewerkt in de studiefase bij alle projecten. Één van de stappen die ook nog doorlopen moet worden is het opstellen van een opdrachtbrief. Deze opdrachtbrief dient nog opgesteld te worden, graag dit ook nog oppakken voordat 5.1.2e het stokje van jou overneemt.

Tot morgen (overigens online).

Met vriendelijke groet,

5.1.2e 5.1.2e) 5.1.2e

Beheer, Strategie en Programmering (BSP)

5.1.2e

Tel: 5.1.2e

Afwezig op dinsdag

Houtplein 33 / 2012 DE Haarlem

www.noord-holland.nl
5.1.2e @noord-holland.nl

Provincie Noord-Holland

Van: 5.1.2e 5.1.2e
Verzonden: vrijdag 7 maart 2025 13:35
Aan: 5.1.2e 5.1.2e < 5.1.2e @noord-holland.nl>
Onderwerp: RE: Overleg plan van aanpak Ravelijnbrug

Dag 5.1.2e,

Top, dank je wel en wij bespreken deze documenten aanstaande woensdag.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e (5.1.2e) 5.1.2e

Beheer, Strategie en Programmering (BSP)

5.1.2e

Tel: 5.1.2e

Afwezig op dinsdag

Houtplein 33 / 2012 DE Haarlem

www.noord-holland.nl
5.1.2e @noord-holland.nl

Provincie Noord-Holland

Van: 5.1.2e 5.1.2e < 5.1.2e @noord-holland.nl>
Verzonden: vrijdag 7 maart 2025 11:54
Aan: 5.1.2e 5.1.2e < 5.1.2e @noord-holland.nl>
CC: 5.1.2e 5.1.2e) < 5.1.2e @lelystad.nl>; 5.1.2e 5.1.2e < 5.1.2e @denhelder.nl>
Onderwerp: RE: Overleg plan van aanpak Ravelijnbrug

Dag 5.1.2e,

Ter voorbereiding op ons gesprek woensdag over het plan van aanpak stuur ik je alvast bijgaande documenten.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e 5.1.2e

M (06) 5.1.2e

(aanwezig op woensdag)

www.noord-holland.nl
5.1.2e @noord-holland.nl

Provincie Noord-Holland

Aan dit bericht en eventuele bijlagen kunnen geen rechten worden ontleend. Het Provinciaal Bestuur van Noord-Holland.

-----Oorspronkelijke afspraak-----
Van: 5.1.2e 5.1.2e
Verzonden: Sunday, March 2, 2025 12:25 PM
Aan: 5.1.2e e 5.1.2e 5.1.2e
CC: 5.1.2e 5.1.2e 5.1.2e
Onderwerp: Overleg plan van aanpak Ravelijnbrug
Tijd: Wednesday, March 12, 2025 9:30 AM-10:30 AM (UTC+01:00) Amsterdam, Berlijn, Bern, Rome, Stockholm, Wenen.
Locatie: Microsoft Teams-vergadering

Dag 5.1.2e,

Ik ben momenteel bezig met het opstellen van een plan van aanpak voor het project de Ravelijnbrug. Een eerste concept heb ik vrijdag februari met 5.1.2e besproken waarop
hij aan gaf deze ook met jou te bespreken. Zie bijgaand alvast een eerste concept.

Groet,

5.1.2e

Microsoft Teams [Heeft u hulp nodig?]

Nu deelnemen aan de vergadering

Vergadering-id: buiten verzoek

Wachtwoordcode: buiten verzoek

Inbellen via telefoon

buiten verzoek Nederland, Amsterdam

Een lokaal nummer zoeken

Telefonische vergadering-id: buiten verzoek

Voor organisatoren: Vergaderopties | Pincode voor inbellen opnieuw instellen

To: 5.1.2e 5.1.2e [5.1.2e @noord-holland.nl]
From: 5.1.2e 5.1.2e
Sent: Mon 8/25/2025 12:30:46 PM
Subject: RE: Plan van Aanpak Eigendom & Beheer infra Maritiem Cluster
Received: Mon 8/25/2025 12:30:00 PM
Plan van Aanpak Eigendom Beheer infra Versie 17082025 (input RB).docx

Dag 5.1.2e ,
Bedankt voor het opstellen en delen van het concept PvA “eigendom & beheer infrastructuur Maritiem Cluster”.
Bijlage
De PvA ziet er al goed uit, de basis is gelegd, hiervoor mijn complimenten. Ik heb zojuist het PvA doorgenomen en enkele wijzigingen en aandachtspunten vermeld, zie bijlage.
We bespreken het PvA maandag 8 september.
Met vriendelijke groet,

5.1.2e (5.1.2e) 5.1.2e
Beheer, Strategie en Programmering (BSP)
5.1.2e
Tel: 5.1.2e
Afwezig op dinsdag
Houtplein 33 / 2012 DE Haarlem
www.noord-holland.nl
5.1.2e @noord-holland.nl

Provincie Noord-Holland

Van: 5.1 5.1.2e
Verzonden: maandag 18 augustus 2025 09:33
Aan: 5.1.2e 2e 5.1.2e 5 5.1.2e
CC: 5.1 5.1.2e
Onderwerp: FW: Plan van Aanpak Eigendom & Beheer infra Maritiem Cluster
Beste allemaal,
In de bijlage vinden jullie het PvA Eigendom en Beheer. Vanaf September wil ik graag met dit project starten.
Lees het aub even door en eventuele input is altijd welkom!
Groetjes, 5.1 5.1.2e

To: 5. 5.1.2e [5.1.2e @noord-holland.nl]
From: 5.1.2e 5.1.2e
Sent: Fri 5/16/2025 11:44:46 AM
Subject: RE: stafnota update mobiliteit in het Maritiem Cluster
Received: Fri 5/16/2025 11:44:00 AM

Dag 5.1.2e ,
Bedankt voor het delen van de concept stafnota "Update Mobiliteit en OMC".
Aanvullingen
De stafnota begint al aardig vorm te krijgen en tekstueel zal je deze nog wel aanscherpen, daarnaast heb ik een 3-tal aanvullingen:

- Het mobiliteitsproject "Het Nieuwe Diep – Het Nieuwe Werk" staat nu benoemd bij onderdeel c (Mobiliteitsonderzoek Den Helder), ik zou hier een apart stukje tekst van maken. Want dit is een belangrijk mobiliteitsproject en de samenhang van de drie projecten:

1. Ravelijnbrug
2. Nieuwe Diep – Het Nieuwe Werk en
3. Aanrijterrein Veerhaven worden ondersteund (aangetoond) door de studies van Sweco, Movares en RHDHV.

- Bij het project Ravelijnbrug kan er verwezen worden naar het project in het iMPI (ALG-41) en de noodzaak voor dit project zoals verwoord in het iNHi (gezonde leefomgeving).
- Voor de actualisatie iMPI dient 5.1.2e input te leveren (i.p.v. 5.1.2e).

Voor nu alvast een goed weekend.
Met vriendelijke groet,

5. 5.1.2e 5.1.2e
Beheer, Strategie en Programmering (BSP)
5.1.2e
Tel: 5.1.2e
Afwezig op dinsdag
Houtplein 33 / 2012 DE Haarlem
www.noord-holland.nl
5.1.2e @noord-holland.nl

Provincie Noord-Holland

Van: 5. 5.1.2e
Verzonden: vrijdag 16 mei 2025 13:05
Aan: 5.1.2e 5.1.2e 5.1.2e 5.1.2e 5.1.2e 5.1. 5. 5.1.2e 5.1.2e 5 5.1.2e
CC: 5.1 5.1.2e
Onderwerp: RE: stafnota update mobiliteit in het Maritiem Cluster
Dag allen, hierbij een nieuwe versie. Aangepast stukje bij het mobiliteitsonderzoek en vaaroute willemsoord toegevoegd.
Dank alvast!
Groet, 5.1.2e

Van: 5. 5.1.2e
Verzonden: donderdag 15 mei 2025 18:17
Aan: 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 < 5.1.2e @noord-holland.nl>; 5. 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>; 5 5.1.2e < 5.1.2e @noord-holland.nl>
CC: 5.1 5.1.2e < 5.1.2e @noord-holland.nl>
Onderwerp: stafnota update mobiliteit in het Maritiem Cluster
Dag allen,
Afgelopen dinsdag in de maritiem cluster-bila van Olthof en Rommel liet Jeroen weten zich niet goed geïnformeerd te vinden.
Hij wil de regie op de bereikbaarheidsvraagstukken, met name de Ravelijn en hij wil tempo maken.
Toegezegd snel naar de staf te komen. De eerste mogelijkheid is de 26e, en voor mij ook de laatste voor mijn vakantie.
Daarom hierbij al een redelijk gevorderd stuk, met vragen voor 5.1.2e en 5.1.2e in geel opgenomen.
5.1.2e , ik heb bewust nog geen kosten opgenomen in de stafnota. Misschien dat een range wel kan? Van 75-120 mio?
Reden is de Veerhaven.

De anderen graag ook kritisch meelezen.
5.1.2e, ik denk dat ik dinsdag het stuk nog naar 5.1.2e stuur. 5.1.2e is niet echt ingevoerd in de materie. 5.1.2e wel.
Komende maandag en woensdag zit ik de hele dat vast in Den Helder.
Vriendelijk verzoek daarom om morgen of uiterlijk dinsdagochtend te reageren.
Dank en groet, 5.1.2e

Provincie
Noord-Holland

Datum vergadering
9 december 2024
Staf

Uw contactpersoon
5.1.1 5.1.2e
BEL/DE

Staf Ruimtelijke Ontwikkeling, Economie, Havens en Recreatie

Staf Mobiliteit, OV-Knooppunten en Regionale Luchtvaart J. Olthof

Unitmanager

Telefoonnummer 5.1.2e
Sectormanager
5.1.2e 5.1.2e@noord-holland.nl
5.1.2e 5.1.2e
Directeur
Herman Schartman

Bijlagen: 3

4-12-2024 1|4

Betreft: bila Rommel-Olthof
Maritiem Cluster, 10-12

Nota GS-staf

1. Doel van de bespreking/toelichting

Tijdens de bila willen we een aantal onderwerpen langslopen:

1. Dashboard - stand van zaken
   Met aandacht voor:
   Ravelijn - de verkenning van de locatie voor de Ravelijnbrug is in volle gang. Eind januari ligt er een aantal varianten. Daarna volgt trechtering naar een of meer varianten die verder uitgewerkt gaan worden, geïntegreerd in Nieuwe Diep-Nieuwe Werk en in relatie tot de Moormanbrug.
   In februari start de nieuwe projectleider (vanuit B&U).

   Veerhaven - RWS heeft nog geen voorkeursvariant vastgesteld. Discussie met partijen: opdracht van RWS is te beperkt. Kans bestaat dat 'we' daardoor de kans mislopen om zowel de veerhaven aantrekkelijker te maken, beter ingericht te zijn op de verkeersstromen én ruimte te creëren voor (nieuwe)

bedrijvigheid. Gesprek met Wijnen wordt opgelijnd om te komen tot een aangepaste opdracht: breed ontwerp, inclusief demping deel van de veerhaven en gefaseerd ontwerp met gefaseerde uitvoering.

Luchthaven - kwartiermaker 5.1.2e (bureau Dietz) is aan de slag om een basis te creëren voor verdere uitwerking van de ontwikkellijnen uit het NLR rapport. Ook een ontwikkelaar is aangesteld, die concrete kansen voor nieuwe business gaat verzilveren. Een snelle klapper zou zijn het stationeren van alle helikopters van de Kustwacht op de luchthaven. Daar wordt aan gewerkt.

2. Investeringsstrategie
   zie bijlage (eind van dit document) - ter bespreking. Delen jullie de inzet richting principeafspraken voor investeringen? 5.1.2e sluit aan bij de bespreking.

3. Lobbyagenda
   We kunnen het niet alleen. Om op de juiste agenda's te komen, bij het Rijk, maar ook in Europa, is een strategische lobbyagenda gewenst. Daar werken we aan in nauwe samenwerking met team Public Affairs. In jan/feb leggen we deze voor.
   Op korte termijn: bezoek Den Helder door Tuinman (12 december), gesprek Adang (23 januari).

Tenslotte: NH Nieuws heeft twee afleveringen gemaakt over de haven van Den Helder.

De ondertitelde versie van de twee afleveringen kunnen jullie vinden op het YouTube kanaal van de provincie:

https://youtube.com/playlist?list=PLdP9XqevJSMnWtuLeLQB19Ixk0aXUJ1lZ&si=7RpLe8pWuyuzZCsF

3. Voorstel tot besluitvorming

ter bespreking

4. Financiële, personele en juridische consequenties

5. Communicatieve consequenties

-

6. Wijze van totstandkoming

5.1.2e 5.1.2 5.1.2e 5.1.2e 5.1.2e

Op weg naar een investeringsstrategie Ontwikkeling Maritiem Cluster – principeafspraken

Aanleiding: de oproep van de Stas Defensie tijdens het gesprek over OMC op 22 okt om - zeker tav de HT1 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 principe-afspraken* voor de investeringen in het maritiem cluster. De uitwerking zou de basis kunnen zijn voor een BO eind maart 2025.

Ter toelichting op basis van verkennende ambtelijke 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 aan de hand van 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 principe-afspraken (deels) te herzien.

Perspectief vanuit PNH met betrekking tot investering in de Ravelijnbrug:

- Aanpakken N250 heeft hoge prioriteit cf de onlangs vastgesteld iNHi;
- Over investeringsruimte is er sprake van toenemende discussie vanuit PS;
- Vanuit MIRT ligt nadruk op mobiliteit in relatie tot de woningbouwopgave;
- Voor Ravelijnbrug geldt:
    - In Den Helder is sprake van relatief kleinere woningbouwopgaven;
    - Daarentegen grote integrale impact op leefbare stad, economische (haven)ontwikkeling, bijdragen aan energietransitie (onderhoud Energie op zee);
    - Bestuurlijk commitment vanuit bestuursakkoord maritiem cluster leidt tot multi-effect: investering van één van de partners nodigt andere partners uit om ook een/hun deel op zich te nemen.

Advies: gelet op de stappen naar concrete uitwerking van de deelprojecten 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 ambtelijke stuurgroep OMC is voorzien op 16 december.

Provincie
Noord-Holland

Datum vergadering
27 mei
Staf

Uw contactpersoon
5.1.2e 5.1.2e
BEL/DE

Staf RO, economie, havens en recreatie, Rommel

Staf Mobiliteit, Olthof

Unitmanager

Telefoonnummer 5.1.2e

Sectormanager
5.1.2e

5.1.2e 5.1.2e 5.1.2e 5.1.2e

Directeur
Herman Schartman

Bijlagen: 1

21-05-2024 **1**|3

Betreft: concept Mobiliteitsvisie Texel-Den Helder

Nota GS-staf

1. Doel van de bespreking/toelichting

De Mobiliteitsvisie van de gemeenten Den Helder en Texel, waar PNH vanaf het begin aan meegewerkt/getrokken heeft, is in concept gereed. De visie zelf is kort en krachtig, het document heeft iets meer vlees aan de botten, om de context en het vervolg te kunnen schetsen.

Noodzaak voor een visie ligt in de groeiopgave van Den Helder als stad en haven (woningbouw, groei Defensie, maritiem cluster incl energie). Dit is niet alleen een lokaal iets, maar heeft regionaal en nationaal betekenis. Verder heeft de visie het doel om de gemeenten Den Helder en Texel bereikbaarheid als een gezamenlijke opgave en één mobiliteitssysteem te zien.

Er is al sprake van knelpunten in bereikbaarheid, als 'we' niets doen, verslechtert dit de komende jaren en komt de leefbaarheid verder onder druk te staan. Ook heeft dit gevolgen voor de groeiopgaven.

Het startpunt voor deze visie ligt in november 2022, na een periode van bestuurlijke wrijving tussen beide gemeenten over de bereikbaarheid,

waarbij wethouders/burgemeesters van beide kanten bij de provincie aanklopten om hun gelijk te halen. Kort gezegd: Heldenaren zien het Texelverkeer als probleem en Texelaren voelen zich daardoor aangevallen.
22 november 2022 hebben wethouders en gedeputeerden besproken dat het anders moet en kan - samen het probleem ontrafelen en samen zoeken naar oplossingen.

De visie die er nu ligt is inhoudelijk vanuit provinciaal perspectief niet spannend. De inhoud sluit naadloos aan bij provinciaal beleid.
Het proces naar de visie toe heeft er wel toe geleid dat beide gemeenten zowel ambtelijk als bestuurlijk nader tot elkaar gekomen zijn, en elkaar opzoeken. Dat is positief. Het Uitvoeringsprogramma zal samen gemaakt worden, wat betekent dat Texel meedenkt over maatregelen in Den Helder - en ook bereid lijkt aan de realisatie daarvan bij te dragen. Ook onze collega's werken mee aan het Uitvoeringsprogramma.

De visie luidt in het kort:
We willen gezamenlijk de economie versterken en leefbaarheid vergroten. Mobiliteit en bereikbaarheid zijn daar dienstbaar aan.
We werken samen aan het verbeteren van de bereikbaarheid, en we zetten in op een hoog ambitieniveau. We geven voorrang aan schoner vervoer dat zo min mogelijk ruimte inneemt. En we differentiëren tussen doelgroepen en schaalniveau.

Ambities: stimuleren van alternatieven voor de auto, netwerk beter benutten en het parkeren beter organiseren.

Hoe: we sluiten daarbij aan bij bestaande trajecten en lopende ontwikkelingen, quick wins en no regrets, die passen in groeimodellen (niet alles kan en hoeft meteen), we zetten experimenten op en stellen maatregelpakketten samen (geen losse maatregelen).

Voor de financiering sluiten we aan bij lopende programma's en gaan we een lobby voeren voor de grotere opgaven - de bruggen/wegen uit het Maritiem cluster. Dit is een kwetsbaar punt.

Gemeenten nemen de sturing nav de visie op zich, PNH blijft aangehaakt. Het zou mooi zijn als een van de wethouders een bestuurlijk boegbeeld wordt en vanuit die rol de visie uitdraagt

2. **Voorstel tot besluitvorming**
   * onderschrijven jullie de inhoud van de conceptvisie
   * zijn jullie akkoord voor het inzetten van vervolgstappen richting besluitvorming?
   * hoe zien jullie de rol van PNH bij het vervolg, zowel in de lobby als

in de uitwerking van maatregelpakketten (bespreking kan in bila Rommel-Olthof van 28 mei)

3. Financiële, personele en juridische consequenties

Via lopende programma's, totdat anders wordt besloten.

4. Communicatieve consequenties

Na vrijgeven ter bespreking een nieuwsbericht i.o.m. de gemeenten.
Na definitieve besluitvorming? Nog te bezien.

5. **Wijze van totstandkoming**

zie visie, intern met 5.1 5.1.2e en anderen.
De visie is een concept, voordat deze vrijgegeven wordt voor bespreking worden nog kleine wijzigingen aangebracht.

6. **Vervolgprocedure**

begin juni: bespreking in B&W's van Texel en Den Helder Deze
eind september: bespreking geagendeerd in de Regionale Raadscommissie Noordkop (RRN) - de RRN van juli komt te vervallen
ondertussen: bespreken met de ondernemersverenigingen van beide gemeenten en de Koninklijke Marine.
na het zomerreces: B&W bieden het aan Raden aan ter vaststelling.
Na vaststelling door Raden: GS onderschrijft de visie en ondersteunt de samenwerking, en werkt vanuit haar eigen beleid mee aan de uitvoering ervan. De visie wordt door Gedeputeerde Staten ter informatie aangeboden aan de Provinciale Staten. Provinciale Staten stelt deze visie niet vast, omdat het hier gaat om een nadere uitwerking van vigerend provinciaal beleid.

Provincie
Noord-Holland

Datum vergadering
18 november '24
Staf

Uw contactpersoon
5.1.2e 5.1.2e
BEL/DE

Staf RO, economie, havens en recreatie, Rommel

Staf Mobiliteit, Olthof

Unitmanager

Telefoonnummer 5.1.2e

Sectormanager
5.1.2e@noord-holland.nl
5.1.2e 5.1.2e 5.1.2e 5.1.2e

Directeur
Herman Schartman

Bijlagen: 2
GS-nota
Brief aan PS

21-05-2024

Betreft: Mobiliteitsaanpak Den Helder - Texel 2040 en stand van zaken Ontwikkeling Maritiem Cluster

Nota GS-staf

1. Doel van de bespreking/toelichting

Met bijgevoegde GS-nota nemen GS kennis van de Mobiliteitsaanpak van de gemeenten Den Helder en Texel, waar de provincie vanaf de start aan meegewerkt heeft. De kern van de aanpak staat beschreven in de brief aan PS.

vragen aan gedeputeerden:

- Mobiliteitsaanpak: kennisnemen of onderschrijven? Voorstel is kennisnemen, maar dat doet niet helemaal recht aan het partnerschap in de aanpak.
- Het is een concept, maar we verwachten geen grote wijzigingen na bespreking in de RRN, de gemeenteraden en colleges (zie vervolg). Daarom is er niets opgenomen over "mandaat

gedeputeerde om akkoord te geven op mogelijke wijzigingen". Akkoord?

Voorstel is om de informatieve brief aan PS ook te gebruiken om PS bij te praten over de Ontwikkeling van het Maritiem Cluster. PS is in juni 23 per brief geïnformeerd en in november 23 middels een TB. Sindsdien is eea in beweging gekomen.
In de concept brief zijn de ontwikkelingen uitgebreid beschreven, met veel aandacht voor de betrokkenheid van de verschillende partijen bij de lopende projecten.

Vragen aan de gedeputeerden:

- Zijn jullie akkoord om de brief aan PS ook te gebruiken om PS bij te praten over het maritiem cluster - cf deze (uitgebreide) conceptbrief?
- Of: een brief over de mobiliteitsaanpak, en een TB aanbieden over de ontwikkelingen van het maritiem cluster (dus een sterk verkorte variant)

2. Voorstel tot besluitvorming

- akkoord op Nota GS
- brief PS: akkoord op lange versie, of kiezen voor de korte versie (dan GS nota ook aanpassen)

3. Financiële, personele en juridische consequenties

Mobiliteit: via lopende initiatieven, totdat anders wordt besloten.

4. Communicatieve consequenties

Nu geen nieuwsbrief, aansluiten bij communicatie van gemeenten

5. Wijze van totstandkoming

mobiliteitsaanpak: externen en 5.1 5.1.2e
stand van zaken MC: met het externe programmateam.

6. Vervolgprocedure

De mobiliteitsaanpak is een concept tot ná bespreking in de RRN op 28-11, de gemeenteraden en B&W's begin 2025.

To: 5.1.2e 5.1.2e [5.1.2e @appm.nl]
From: 5.1.2e 5.1.2e
Sent: Tue 7/29/2025 9:51:25 AM
Subject: FW: Conceptrapport Varianestudie Ravelijnbrug fase 1
Received: Tue 7/29/2025 9:51:00 AM

Met vriendelijke groet,

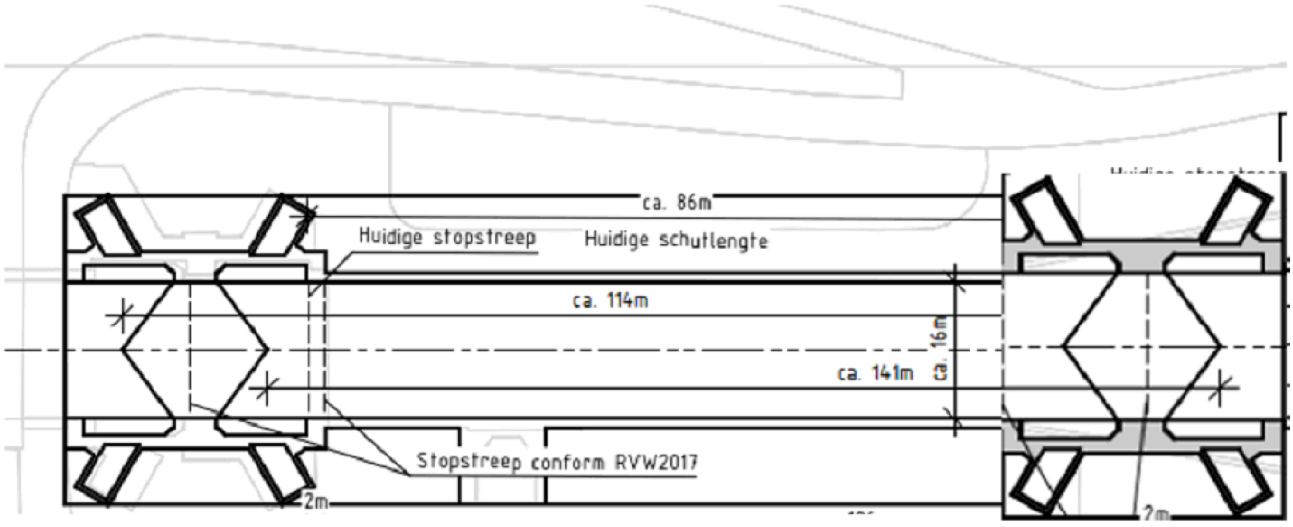
5.1.2e 5.1.2e
5.1.2e, Provincie Noord-Holland
Aanwezig: ma, di,wo, do

Bezoekadres: Houtplein 33, 2012 DE Haarlem
✆: 5.1.2e
✉: 5.1.2e @noord-holland.nl
www.noord-holland.nl

Provincie Noord-Holland

Van: 5. 5.1.2e < 5.1.2e @noord-holland.nl>
Verzonden: vrijdag 13 juni 2025 10:54
Aan: 5.1.2e 5.1.2e < 5.1.2e @noord-holland.nl>
Onderwerp: RE: Conceptrapport Varianestudie Ravelijnbrug fase 1

Hoi 5.1.2e ,
Van 5.1.2e (PM) ontving ik onderstaand plaatje met (actuele) afmetingen van de KVSS. De breedte is idd 16 meter.
Dat zal in de definitieve rapportage van RHDHV ook worden verwerkt.
Misschien wel goed om de info in de areaaldatabeheerapp te actualiseren.
Grt, 5.1.2e



bestaand binnenhoofd

bestaand buitenhoofd

Van: 5.1.2e 5.1.2e <5.1.2e @noord-holland.nl>
Verzonden: dinsdag 10 juni 2025 09:08
Aan: 5.1.2e 5.1.2e <5.1.2e @noord-holland.nl>
Onderwerp: RE: Conceptrapport Varianestudie Ravelijnbrug fase 1

Hoi 5.1.2e,

Ik zie dat we op vaarweginformatie.nl 16 meter als breedte voor de KVSS hebben opgegeven.

In onze eigen areaaldatabeheerapp staat voor de brug bij de sluis een doorvaartbreedte van 17 meter.

Ik zou de 16 meter aanhouden.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e 5.1.2e
5.1.2e Provincie Noord-Holland
Aanwezig: ma, di,wo, do

Bezoekadres: Houtplein 33, 2012 DE Haarlem
5.1.2e
5.1.2e @noord-holland.nl
www.noord-holland.nl

Provincie Noord-Holland

To: 5.1.2e 5.1.2e 5.1.2e @noord-holland.nl]
From: 5.1.2e 5.1.2e
Sent: Thur 2/13/2025 3:35:46 PM
Subject: kegelwachtplaats Den Helder
Received: Thur 2/13/2025 3:35:00 PM

Hoi 5.1.2e,

Ik heb vanochtend overleg gehad over de nieuwe Ravelijnbrug in Den Helder. De enige optie die er tot nu toe is, loopt precies over de kegelwachtplaats voor de KVSS. Weet jij welke voorwaarden er gesteld zijn aan deze plek? Ik weet wat er in de richtlijnen vaarwegen staat, maar weet jij hoe de wachtplaats hier terecht is gekomen? Dat helpt ons misschien bij het zoeken naar een alternatieve plek. En dat wordt best lastig gezien alle plofzones daar. We gaan binnen twee weken met een groepje nautische mensen rond de tafel om de nautische uitdagingen rond de brug verder te bespreken.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e 5.1.2e
5.1.2e Provincie Noord-Holland
Aanwezig: ma, di,wo, do

Bezoekadres: Houtplein 33, 2012 DE Haarlem
: 5.1.2e
: 5.1.2e @noord-holland.nl
www.noord-holland.nl

Provincie Noord-Holland

To: 5.1.2e 5.1.2e [5.1.2e @denhelder.nl]
From: 5.1.2e 5.1.2e
Sent: Mon 7/7/2025 9:23:07 AM
Subject: RE: Actiepunten en vervolg voorbereidingen OMC
Received: Mon 7/7/2025 9:23:00 AM

We hebben wel iemand, maar die is niet bekend met het Maritiem Cluster.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e 5.1.2e
5.1.2e Provincie Noord-Holland
5.1.2e

Bezoekadres: Houtplein 33, 2012 DE Haarlem
: 5.1.2e
: 5.1.2e @noord-holland.nl
www.noord-holland.nl

Provincie Noord-Holland

Van: 5.1.2e 5.1.2e < 5.1.2e @denhelder.nl>
Verzonden: maandag 7 juli 2025 09:04
Aan: 5.1.2e 5.1.2e < 5.1.2e @noord-holland.nl>
Onderwerp: RE: Actiepunten en vervolg voorbereidingen OMC

Dag 5.1.2e ,

Dank voor je reactie. Is er wellicht iemand anders vanuit de Provincie die aangehaakt kan worden en bekend is met het Maritiem Cluster?

Met vriendelijke groet,

5.1.2e 5.1.2e

5.1.2e

gemeente DEN HELDER

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

Van: 5.1.2e 5.1.2e < 5.1.2e @noord-holland.nl>
Verzonden: maandag 7 juli 2025 09:02
Aan: 5.1.2e 5.1.2e < 5.1.2e @denhelder.nl>
Onderwerp: FW: Actiepunten en vervolg voorbereidingen OMC

> U ontvangt niet vaak e-mail van 5.1.2e @noord-holland.nl. Ontdek waarom dit belangrijk is

Hoi 5.1.2e ,

Ik zie mijn naam staan bij punt 153. Ik wil best meedenken, maar ik ben geen waterbouwkundige.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e 5.1.2e
5.1.2e Provincie Noord-Holland
5.1.2e

Bezoekadres: Houtplein 33, 2012 DE Haarlem
: 5.1.2e
: 5.1.2e @noord-holland.nl
www.noord-holland.nl

Provincie Noord-Holland

Van: 5.1.2e @mindef.nl < 5.1.2e @mindef.nl>
Verzonden: vrijdag 4 juli 2025 10:54
Aan: 5.1.2e @mindef.nl; 5.1.2e 5.1.2e < 5.1.2e @noord-holland.nl>; 5.1.2e @denhelder.nl; 5.1.2e @podh.eu; 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>; 5.1.2e 5.1.2e < 5.1.2e @noord-holland.nl>; 5.1.2e @denhelder.nl; 5.1.2e @mindef.nl; 5.1.2e @mindef.nl; 5.1.2e @rijksoverheid.nl; 5.1.2e @Rijksoverheid.nl; 5.1.2e @zeestad.nl; 5.1.2e @denhelder.nl; 5.1.2e @denhelder.nl; 5.1.2e @denhelder.nl; 5.1.2e @podh.eu; 5.1.2e @denhelder.nl; 5.1.2e @rhdhv.com; 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 < 5.1.2e @noord-holland.nl>; 5.1.2e 5.1.2e < 5.1.2e @noord-holland.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 @mindef.nl; 5.1.2e @sweco.nl; 5.1.2e @sweco.nl; 5.1.2e @rhdhv.com; 5.1.2e @rhdhv.com; 5.1.2e @rhdhv.com; 5.1.2e @rhdhv.com; 5.1.2e @js-pm.nl; 5.1.2e @mindef.nl; 5.1.2e @mindef.nl; 5.1.2e @denhelder.nl; 5.1.2e @haskoning.com; 5.1.2e @mindef.nl; 5.1.2e @rhdhv.com; 5.1.2e @haskoning.com; 5.1.2e @rijksoverheid.nl; 5.1.2e @breen.amsterdam; 5.1.2e @haskoning.com
CC: 5.1.2e @mindef.nl
Onderwerp: Actiepunten en vervolg voorbereidingen OMC

Beste deelnemers integratiesessie Maritiem Cluster,

Hieronder de actiepunten die ik genoteerd heb, met daarachter de actiehouder. Graag de acties oppakken/uitzetten. De #nummers verwijzen naar het ADI-log, deze is geplaatst op de samenwerkruimte in de map "Programma, deelnemers, algemene info….." (gefilterd op Actions en Decisions). Hierin kun je, indien nodig, de context van het actiepunt teruglezen (filter dan verwijderen).

Actiepunten:

- #31 – Afspraken maken over werkwijze samenwerkingsruimte -> 5.1.2e 5.1.2e
- #54 – Mobiliteitsonderzoek: vermelden in de resultaten dat de Piek drukte (Teso) een aantal dagen per jaar zal blijven en dat dat geaccepteerd moet worden. Moet ook meegenomen worden in de overige mobiliteitsmaatregelen -> 5.1.2e 5.1.2e
- #62 – Ravelijnbrug: benadrukken dat optie 7 en 8 invloed heeft op het erfgoed -> 5.1.2e
- #81 – Vaarroute Willemsoord: Life Cycle benadering (financiering); hier nog expliciet naar kijken -> 5.1.2e 5.1.2e

- #125 – Voorstel 5.1.2e: onderzoek naar aantallen – telling huidige situatie als nulmeting (Nautische reflectie). Besluit is genomen om dit te doen -> 5.1.2e 5.1.2e 5. 5.1.2e 5.1.2e
- #128 – Nautisch: in vervolgonderzoeken de verlenging van de Koopvaardersschutsluis meenemen -> 5.1.2e 5.1.2e
- #137 – MoormanBrug: doorvaarthoogte (hoogte brug) is cruciaal. Onderzoek hoogte MMBrug (aanlandingen) uitvoeren -> 5.1.2e
- #147 – Fase 2 mobiliteitsonderzoek verwerken, inhoudelijke slag -> **Marichel Weel**
- #151 – (deel)projectleiders afstemmen met Planning, informatie uitwisselen om integrale planning te krijgen -> 5.1.2e 5.1.2e **en (deel) projectleiders**
- #153 – NDNW: Waterbouwkundigen laten aanhaken om varianten te bekijken -> 5.1.2 5.1.2e (+waterbouwkundigen) 5.1.2e 5.1.2e 5.1.2e
- #156 – Programmatische indeling NDNW vormgeven (het programma van het gebied, incl parkeren) -> 5.1.2 5.1.2e
- #161 – Esthetische en historische waarden inbrengen, in ontwerpers overleg -> 5.1.2 5.1.2e
- #171 – Interne cadans programma en CD cadans opzetten -> 5.1.2e 5.1.2e 5.1.2e 5.1.2e 5.1.2e
- #172 – Verkeerskundigen laten aanhaken bij Ruimtelijke Impact uitwerking -> 5.1.2 5.1.2e
- #173 - Besluiten verder uitwerken en concretiseren -> 5.1.2e 5.1.2e 2e 5.1.2e
- #174 - Risico management inrichten (analyse sessies) -> 5.1.2e 5.1.2e 2e 5.1.2e

Voorbereidingen naar Stuurgroep van 8 oktober:

- In kaart brengen:
  - NRD opties voor sturing -> 5.1.2 5.1.2e
  - Hoe gaan we om met gezamenlijke onderzoek -> 5.1.2 5.1.2e
  - Besluiten die niet gezamenlijk hoeven (focus houden op scope deelprojecten) -> 5.1.2e 5. 5.1.2e
  - Wat is onomkeerbaar besluit -> 5.1.2e 5.1.2e 2e 5.1.2e
  - Bestuurlijk besluit Vaarroute Willemsoord (wellicht niet gereed voor SG 8 okt.) -> 5 5.1.2e

- Agenda SG 8 oktober opstellen en te nemen besluit voorbereiden -> 5.1.2e 5.1.2e 2e 5.1.2e
  - Project- en onderzoeksscope en samenstelling partijen (bv RWS)
  - Onomkeerbaar besluit
  - Beheersafspraken (verantwoordelijken infrastructuur)
  - NRD opties
  - Evt. bestuurlijk besluit Vaarroute Willemsoord

De genomen besluiten zijn opgenomen in het document "Besluiten", in de map Integratiesessie - Resultaten en integrale uitwerking. Op weg naar de Stuurgroep zal er nog een CD-sessie gepland worden (september) om de Stuurgroep voor te bereiden en om het onomkeerbaar besluit vast te stellen. De datum hiervoor volgt nog.

5.1 5.1.2e heeft de coördinerende rol mbt het vervolg. Zij zal dan ook de actiepunten najagen. Nogmaals hartelijk dank voor jullie inzet en input. Alvast een prettig weekend.

Maritiem Cluster

gemeente DEN HELDER Provincie Noord-Holland Ministerie van Defensie

Namens het kernteam.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e 5.1.2e

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.
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.

To: 5.1.2e 5.1.2e [5.1.2e @rhdhv.com]
From: 5.1.2e 5.1.2e
Sent: Thur 2/13/2025 1:58:01 PM
Subject: RE: integratiesessie 1 Ravelijnvbrug
Received: Thur 2/13/2025 1:57:00 PM

Hallo 5.1.2e,

Er zijn op dit moment geen plannen om de Koopvaardersschutsluis gelijk met de renovatie te verlengen. Mocht dit in de toekomst wel gebeuren, dan zal de sluis verlengd worden naar 115 meter en zullen schepen van 110 meter door de sluis kunnen. De fiets/riviercruise scheppen zullen dan mogelijk naar 110 meter gaan.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e 5.1.2e
5.1.2e Provincie Noord-Holland
5.1.2e

Bezoekadres: Houtplein 33, 2012 DE Haarlem
: 5.1.2e
: 5.1.2e @noord-holland.nl
www.noord-holland.nl

Provincie Noord-Holland

Van: 5.1.2e 5.1.2e <5.1.2e @rhdhv.com>
Verzonden: donderdag 13 februari 2025 14:31
Aan: 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 @podh.eu; 5.1.2e 5.1.2e <5.1.2e @noord-holland.nl>; 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 @noord-holland.nl>; 5.1.2e <5.1.2e @denhelder.nl>; 5.1.2e @mindef.nl; 5.1.2e @denhelder.nl; 5.1.2e 5.1.2e <5.1.2e @denhelder.nl>; 5.1.2e 5.1.2e <5.1.2e @hhnk.nl>; 5.1.2e @hhnk.nl
CC: 5.1.2e 5.1.2e <5.1.2e @rhdhv.com>; 5.1.2e <5.1.2e @denhelder.nl>; 5.1.2e <5.1.2e @noord-holland.nl>; 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>; 5.1.2e 5.1.2e <5.1.2e @rhdhv.com>
Onderwerp: RE: integratiesessie 1 Ravelijnvbrug

Beste mensen,
Bijgaand alvast de actielijst en presentatie vanuit de bijeenkomst vanochtend.
Verslag volgt.

Met vriendelijke groet, 5.1.2e.
5.1.2e 5.1.2e | 5.1.2e | +31 6 5.1.2e

ACTIES VOOR 5 MAART

RHDHV houdt contact met Sweco voor verdere uitwerking verkeersberekening.	5.1.2e
RHDHV organiseert een overleg met nautisch experts (5.1.2e 5.1.2e , Havenmeester 5.1.2e , evt 5.1.2e), defensie (5.1.2e 5.1.2e) en TNO (5.1.2e) over raakvlak plofzone en wachtplaatsen brug, sluis en kegelschepen.	5.1.2e
Uitsluitsel over lengte toekomstige riviercruises	5.1.2e
Inpassing rondom erfgoed aan west- en oostzijde. RHDHV levert afbeeldingen aan. Afstemming over mogelijkheden inpassing erfgoed met Welstand/RCE.	5.1.2e 5.1.2e
Referenties ambitieniveau architectuur en verklaring kostenvergelijking. Keuze referentie architectuur tbv kostenraming.	5.1.2e 5.1.2e

RHDHV integreert KLIC (incl defensieleidingen) in model tbv ondergrondse beperkingen	5.1.2e
5.1.2e vragen om visie gemeente Den Helder voor noodzaak fiets- en voetgangersvoorzieningen op de Ravelijnbrug.	5.1.2e

-----Original Appointment-----
From: 5.1.2e <5.1.2e @noord-holland.nl>
Sent: donderdag 23 januari 2025 9:34
To: 5.1.2e ; 5.1.2e @mindef.nl; 5.1.2e @podh.eu; 5.1.2e ; 5.1.2e ; 5.1.2e @denhelder.nl; 5.1.2e ;
Cc: 5.1.2e @hhnk.nl; 5.1.2e @denhelder.nl; 5.1.2e ; 5.1.2e @mindef.nl
Subject: integratiesessie 1 Ravelijnvbrug
When: donderdag 13 februari 2025 9:00-12:00 (UTC+01:00) Amsterdam, Berlin, Bern, Rome, Stockholm, Vienna.
Where: Kantoor RHDHV - iRoom, Contactweg 47 1014 AN Amsterdam

23/1 Excuus voor de verwarring mensen! De tweede sessie wordt in Den Helder gegeven. De eerste sessie in Amsterdam

De mensen die hebben aangegeven echt niet aanwezig te kunnen zijn op deze dag, of vervanging sturen, tkn in de cc

Beste Collega's,

Zoals aangekondigd zullen er in februari/ maart twee integratiesessies plaatsvinden
13 februari zal de eerste sessie plaatsvinden. Inhoud volgt zsm.
We hebben een ruimte bij de gemeente Den Helder

Helaas was er geen ideale datum voor deze sessie, ivm vakanties.
Voor de mensen die aan het werk zijn wil ik vragen zoveel mogelijk voorrang te geven aan dit overleg, omdat we nu echt stappen en keuzes moeten gaan maken.

Verdere info volgt!

Met vriendelijke groet,

5.1.2e 5.1.2e
5.1.2e - Sector Mobiliteit

Houtplein 33 2012 DE Haarlem

5.1.2e

www.noord-holland.nl
5.1.2e @noord-holland.nl

Provincie
Noord-Holland

Aan dit bericht en eventuele bijlagen kunnen geen rechten worden ontleend. Het Provinciaal Bestuur van

Noord-Holland.
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

To: 5.1.2e 5.1.2e [5.1.2e @haskoning.com]; 5.1.2e 5.1.2e 5.1.2e @podh.eu]
Cc: 5.1.2e 5.1.2e [5.1.2e @haskoning.com]
From: 5.1.2e 5.1.2e
Sent: Mon 6/16/2025 1:29:53 PM
Subject: RE: Ravelijnbrug, gespreksnotitie nautische afstemming.
Received: Mon 6/16/2025 1:29:00 PM

Voor zover ik me kan herinneren is dit inderdaad wat we besproken hebben.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e 5.1.2e
5.1.2e Provincie Noord-Holland
Aanwezig: ma, di,wo, do

Bezoekadres: Houtplein 33, 2012 DE Haarlem
✆: 5.1.2e
✉: 5.1.2e @noord-holland.nl
www.noord-holland.nl

Provincie Noord-Holland

Van: 5.1.2e 5.1.2e <5.1.2e @haskoning.com>
Verzonden: zaterdag 14 juni 2025 13:21
Aan: 5.1.2e 5.1.2e <5.1.2e @noord-holland.nl>; 5.1.2e <5.1.2e @podh.eu>
CC: 5.1.2e 5.1.2e <5.1.2e @haskoning.com>
Onderwerp: Ravelijnbrug, gespreksnotitie nautische afstemming.

Beste 5.1.2e en 5.1.2e,
Vanuit de review voor het rapport betreft de “Locatiestudie Ravelijnbrug” kregen wij het verzoek diverse gespreksverslagen toe te voegen, waaronder die voor de nautische afstemming in februari.

Uit mijn notities heb ik bijgaande gesprekverslag opgemaakt.

Ter info deel ik deze met jullie en hoor het graag asap als er zaken niet kloppen.
Goed te weten hierbij: we leveren aanstaande woensdag de definitieve rapportage op.

Met vriendelijke groet,
5.1.2e.

5.1.2e 5.1.2e

5.1.2e

5.1.2e

T +31 6 5.1.2e **E** 5.1.2e @haskoning.com | **W** www.haskoning.com |

Haskoning
Enhancing Society Together

Haskoning Nederland B.V. | Laan 1914 nr. 35, 3818 EX Amersfoort
Dutch Business Register 56515154

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

To: 5.1.2e 5.1.2e [5.1.2e @rhdhv.com]
From: 5.1.2e 5.1.2e
Sent: Thur 3/20/2025 1:49:07 PM
Subject: RE: Scheepvaartverkeer rondom Ravelijnbrug
Received: Thur 3/20/2025 1:49:00 PM
PNH Passage Rapportage KVSS 2024.xlsx

Hoi 5.1.2e,

Ik hen in ieder geval als aanvulling op jouw data de tellingen van de Koopvaardersschutsluis. Zie bijlage.
Wat er nu door de Ravelijnbrug zou gaan zijn in ieder geval de boten uit (en naar) de achterliggende jachthavens. Ik denk dat Port of Den Helder een beter overzicht heeft van wat voor boten daar in de havens liggen.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e 5.1.2e
5.1.2e Provincie Noord-Holland
Aanwezig: ma, di,wo, do

Bezoekadres: Houtplein 33, 2012 DE Haarlem
✆: 5.1.2e
✉: 5.1.2e @noord-holland.nl
www.noord-holland.nl

Provincie Noord-Holland

Van: 5.1.2e 5.1.2e <5.1.2e @rhdhv.com>
Verzonden: donderdag 20 maart 2025 14:40
Aan: 5.1.2e 5.1.2e <5.1.2e @noord-holland.nl>
Onderwerp: Scheepvaartverkeer rondom Ravelijnbrug

Beste 5.1.2e,

Even een checkvraag met jou of jij vanuit PNH meer informatie hebt betreft het vaarverkeer dat de nieuwe Ravelijnbrug gaat kruizen. We zijn op zoek naar detailinformatie voor: **welke type vaartuigen (incl. afmeting) gaat de nieuwe brug onderdoor en hoe vaak passeren zij?**

Ik heb ook contact met PoDH met eenzelfde vraag, een klein beginnetje kunnen maken (hieronder als achtergrond), maar nog geen uitsluitsel.

Wat we al wel hebben is de data van de huidige brugopeningen voor zeedoksluis, Kinsbergenbrug, Moormanbrug en Visserbrug, ter volledigheid ook hieronder. Van daaruit zouden we ook een inschatting kunnen maken…

Hoor het graag of jij meer detailinformatie hebt en kan delen over het vaarverkeer!
Met vriendelijke groet, 5.1.2e.
5.1.2e 5.1.2e | 5.1.2e Royal HaskoningDHV | +31 6 5.1.2e

Achtergrond:
In de totaalafweging van de 3 varianten willen we de relatie tussen weg- en vaarverkeer meenemen en betrekken in de verkeersstudie die Sweco nu doet. Daarvoor hebben we detailinformatie/inschatting nodig betreft de schepen die de Ravelijnbrug gaan passeren. Om zo een eventuele uitspraak te kunnen doen betreft brughoogte en daaraan gerelateerde brugopeningen.
Inmiddels heb ik een beginnetje met enkele maten, de andere afmetingen en het aantal passages met de Ravelijnbrug missen hierbij nog:

- *Beroepsvaart: gemiddelde kruiphoogte 6,50 m*
- *Motorpassagiersvaart: xx m?*
- *Recreatievaart motorboten: 3,75 m*
- *Recreatievaart masten: 12 m?*

Brugopeningen:

minuten.	Locatie				
Duratie	Zeedoks.	Kinsbergb.	Moormanb.	Visserb.	Eindtotaal
01:00-01:59 minuten	1		1		2
02:00-02:59 minuten	2	9	25	10	46
03:00-03:59 minuten	9	4	18	2	33
04:00-04:59 minuten	3	1	11		15
05:00-05:59 minuten	1	1	5	1	8
06:00-06:59 minuten	2			2	
07:00-07:59 minuten	1		1		2
08:00-08:59 minuten		1		1	
Eindtotaal	17	17	62	13	109

Tabel 2: de verdeling van de duratie van de brugopeningen op 7, 8, 9, 14, 15 en 16 september

	Locatie				
Tijd	Zeedoks.	Kinsbergb.	Moormanb.	Visserb.	Eindtotaal
08	3		6		9
09	2	3	4		9
10	3	3	10	2	18
11	1	4	4	2	11
12			6	2	8
13		1	8	2	11
14		3	7	3	13
15	5	2	10	2	19
16	3	1	7		11
Eindtotaal	17	17	62	13	109
Aantal keer geopend per dag	3	3	10	2	
Aandeel pleziervaart	80%	90%	76%	100%	

Tabel 3: de verdeling van het tijdstip van de brugopeningen op 7, 8, 9, 14, 15 en 16 september

Van Kinsbergenbrug

De Van Kinsbergenbrug ligt naast de VRI met de Binnenhaven (N250) en de Havenweg. De brug wordt op werkdagen bediend in de ochtendspits vanaf 8:10 uur (bron: Waterkaart.net). Uit de VRI-tellingen blijkt dat (tussen 8.15 en 9.15 uur) in totaal 330 voertuigen naar de Havenweg afslaan. Vanaf de Binnenhaven (N250) komen 212 voertuigen uit het zuiden (SG1), 11 voertuigen uit het noorden van de Binnenhaven (SG9) en 107 voertuigen vanaf de Ruyghweg (SG5). De langste wachtrij ontstaat dus op de Binnenhaven vanuit het zuiden. De Van Kinsbergenbrug is gemiddeld 3 minuten open. Met 212 voertuigen per uur is de wachtrij gemiddeld tien auto's lang en zo'n 70 meter. De lengte van het opstelvak (voor SG1) is zo'n 60 meter. De wachtrij is regelmatig langer dan het opstelvak, wat zorgt voor vertraging of onveilige situatie door passerend verkeer. Dit is terug te zien in de rijtijdanalyse in Figuur 22. Hieruit blijkt dat een brugopening van 5 minuten of langer een verstoring van 30 minuten in de rijtijden op de N250 geeft. Bij de Ruyghweg is de wachtrij gemiddeld 5 à 6 voertuigen en zo'n 40 meter, maar ook het rechtdoor opstelvak op de Ruyghweg (27m) is korter dan deze wachtrij, waardoor ook hier regelmatig ander verkeer wordt gehinderd. Alleen het opstelvak op de Binnenhaven vanuit het noorden is lang genoeg (1 à 2 voertuigen met een wachtrijlengte van zo'n 14 m). Daarnaast is 3 minuten de gemiddelde brugopening, in de onderzoekperiode van zes dagen zijn twee brugopeningen gemeten tussen de 6 en 7 minuten. Vanaf de Havenweg (vanuit de haven en Marine) is het drukste uur tussen 15:45 en 16:45 uur, waarbij 477 voertuigen de Van Kinsbergenbrug willen passeren richting Den Helder en de N250. In de onderzoekperiode zijn om deze tijd 2 à 3 brugopeningen gemeten (in zes dagen). Bij deze uurintensiteit is de wachtrijlengte zo'n 167 meter. Het opstelvak voor de brug vanaf de slagboom tot het kruispunt met Het Nieuwe Diep is zo'n 50 meter. Dit betekent dat bij een gemiddelde brugopening de wachtrijen terugslaan tot over het kruispunt en verkeer vanuit meerdere richtingen blokkeren. Het duurt een tijdje voor deze weer zijn opgelost. De intensiteiten op de Havenweg zijn dusdanig dat na 09:00 uur 's ochtends de rest van de dag wachtrijen en blokkades optreden bij een brugopening. Daardoor ontstaat dit probleem gelijk aan het aantal brugopeningen, zo'n drie keer per dag.

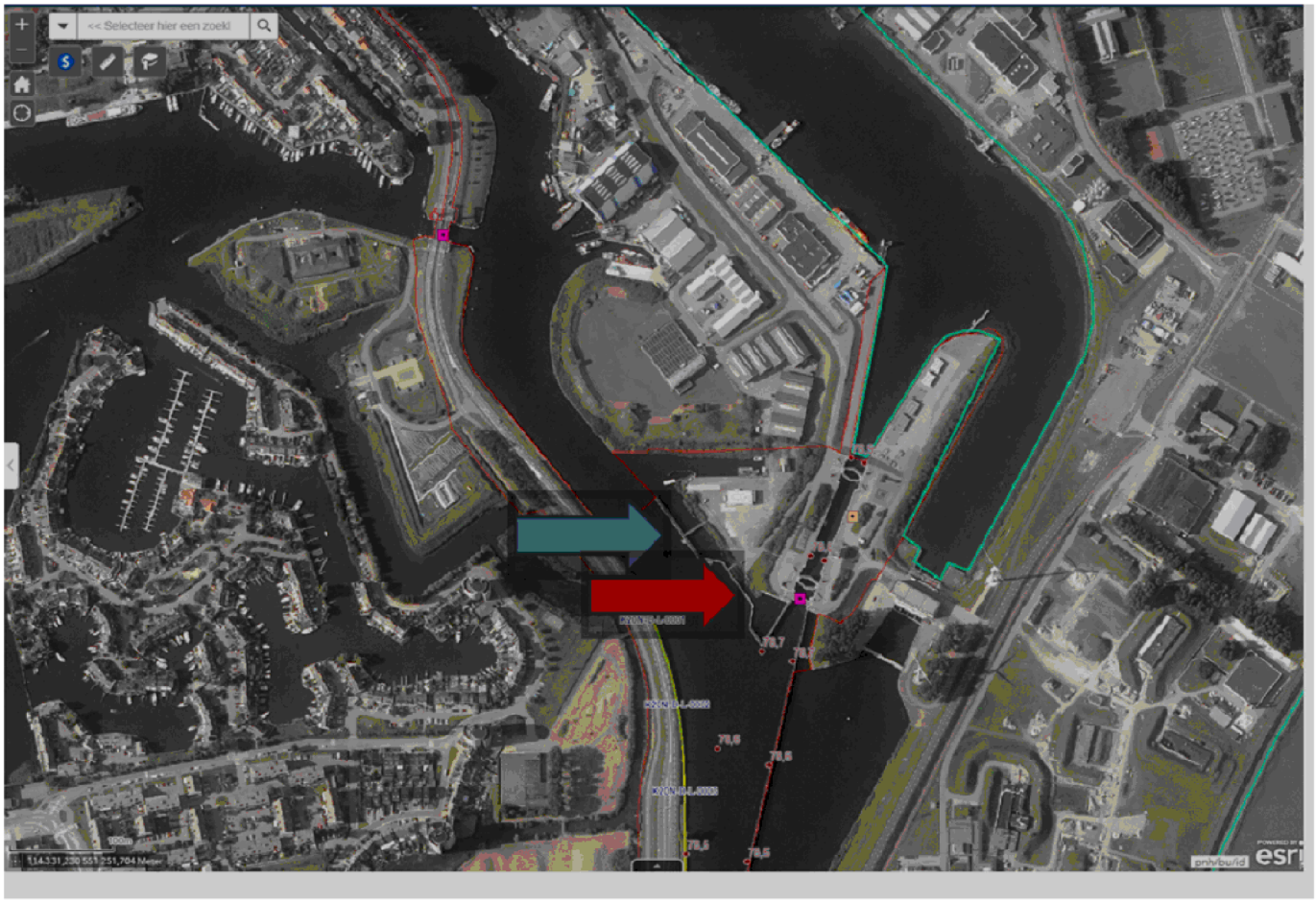
Burgemeester Visserbrug
De Burgemeester Visserbrug ligt ook op de N250. Deze brug gaat op werkdagen niet open tussen 16:00 en 17:00 uur maar tot en met 2023 wel op vrijdagen
(wanneer het vaak drukker is). Op 2 november 2023 heeft Gedeputeerde Staten de openingstijden veranderd. De brug gaat vanaf 1 maart 2024 ook op vrijdagen
niet open tussen 16:00 en 17:00 uur. Verkeerstellingen laten zien dat op een gemiddelde werkdag tijdens het drukste uur voor de avondspits (tussen 15:00
en 16:00 uur), 904 voertuigen per uur de brug passeren. 376 in noordwestelijke richting en 528 voertuigen in zuidoostelijke richting. Deze brug is gemiddeld
minder dan 2,5 minuut open. De wachtrij in noordwestelijke richting loopt daarmee op tot zestien voertuigen met een wachtrijlengte van 112 meter, (in de
ochtendspits is deze richting drukker (435 mvt/uur) en kan de wachtrij oplopen tot 126 meter). In zuidoostelijke richting is de wachtrij voor de avondpits zo'n 22 voertuigen met een wachtrijlengte van 154 meter. Deze wachtrijen blokkeren geen stroomopwaarts gelegen kruispunten, ook niet bij langere opening of op vrijdagmiddag. Wel vervolgt na de opening een groot peloton voertuigen zijn weg waardoor op stroomafwaarts gelegen kruispunten vertragingen ontstaan. Deze zijn tijdelijk en vaak binnen een kwartier opgelost, daarmee geeft deze brugopening dus een langere verstoring in het netwerk. De boot vanaf Texel vertrekt ook op het halve uur, waarbij het verkeer juist op het hele uur ongeveer bij de Burgemeester Visserbrug is. Rond de avondspits kan dit samenvallen met een laatste opening voor – of eerste opening na – de spertijd van de brug. Zo'n samenloop kan leiden tot langere vertraging en wachtrijen. Deze brug gaat gemiddeld twee keer per dag open waarbij de intensiteiten voor beide richtingen tussen de 400 en 500 mvt/uur liggen. Bij een brugopeningen zijn vaak de genoemde wachtrijen en vertragingen.

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

To: 5.1.2e [5.1.2e @podh.eu]; 5.1.2e 5.1.2e [5.1.2e @podh.eu]; 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 @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 5.1.2e (5.1.2e @rijksoverheid.nl)[5.1.2e @rijksoverheid.nl]; 5.1.2e 5.1.2e [5.1.2e @noord-holland.nl]; 5.1.2e [5.1.2e @amsterdam.nl]; 5.1.2e (5.1.2e @mindef.nl)[5.1.2e @mindef.nl]
From: 5.1.2e 5.1.2e
Sent: Tue 2/11/2025 9:00:37 AM
Subject: RE: Tekensessie vaarweg HND
Received: Tue 2/11/2025 9:00:00 AM

Hallo 5.1.2e,

Ik heb nog even gecheckt: de kegelligplaats is een kegelwachtplaats voor de sluis. Daarnaast ligt nog de wachtplaats voor de recreatievaart voor de sluis. De blauwe pijl is de kegelwachtplaats, de rode pijl de wachtplaats voor de recreatievaart. Deze kunnen dus niet zo makkelijk verplaatst worden.



Met vriendelijke groet,

5.1.2e 5.1.2e
5.1.2e Provincie Noord-Holland
Aanwezig: ma, di,wo, do

Bezoekadres: Houtplein 33, 2012 DE Haarlem
✆: 5.1.2e
✉: 5.1.2e @noord-holland.nl
www.noord-holland.nl

Provincie Noord-Holland

Van: 5.1.2e <5.1.2e @podh.eu>
Verzonden: maandag 10 februari 2025 16:29
Aan: 5.1.2e <5.1.2e @podh.eu>; 5.1.2e @mindef.nl; 5.1.2e @mindef.nl; 5.1.2e 5.1.2e <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 @noord-holland.nl>; 5 5.1.2e < 5.1.2e @denhelder.nl>; 5.1.2e 5.1.2e (5.1.2e @rijksoverheid.nl) < 5.1.2e @rijksoverheid.nl>; 5.1.2e 5.1.2e < 5.1.2e @noord-holland.nl>; 5.1.2e < 5.1.2e @amsterdam.nl>; 5.1.2e (5.1.2e @mindef.nl) < 5.1.2e @mindef.nl>
Onderwerp: RE: Tekensessie vaarweg HND

Bedankt allemaal weer voor jullie bijdrage vanmorgen.
In bijgaande versie heb ik de besproken conclusies verwerkt. Laat het even weten als ik nog wat vergeten ben of niet goed heb geformuleerd.

De besproken aandachtspunten voor de Ravelijnbrug nemen we donderdag mee.

Met vriendelijke groet / regards,

5.1.2e

PORT OF DEN HELDER

Van: 5.1.2e
Verzonden: dinsdag 4 februari 2025 13:30
Aan: 5.1.2e <5.1.2e @podh.eu>; 5.1.2e @mindef.nl; 5.1.2e @mindef.nl; 5. 5.1.2e < 5.1.2e @mindef.nl>; 5.1.2e 5.1.2e < 5.1.2e @noord-holland.nl>; 5.1.2e @noord-holland.nl' < 5.1.2e @noord-holland.nl>; 5.1.2e @denhelder.nl; 5.1.2e 5.1.2e (5.1.2e @rijksoverheid.nl) < 5.1.2e @rijksoverheid.nl>; 5 5.1.2e < 5.1.2e @noord-holland.nl>; 5.1.2e < 5.1.2e @amsterdam.nl>; 5.1.2e (5.1.2e @mindef.nl) < 5.1.2e @mindef.nl>
Onderwerp: RE: Tekensessie vaarweg HND

Beste allemaal,

Maandag (10 feb 10:00) zien we elkaar weer voor het vervolg van de ontwerpsessie voor de vaarweg in Het Nieuwe Diep.
Ter voorbereiding bijgaand een nieuwe tekening waarop de opgehaalde inzichten zijn verwerkt in een nieuwe vaarweg.
Deze zal ik ook weer op groot formaat uitprinten.
Daarnaast ook het bestand met de eisen en besproken acties, kijk daar nog even naar.

Tot maandag!

Met vriendelijke groet / regards,

5.1.2e

PORT OF DEN HELDER

Van: 5.1.2e
Verzonden: dinsdag 14 januari 2025 15:17
Aan: 5.1.2e <5.1.2e @podh.eu>; 5.1.2e @mindef.nl; 5.1.2e @mindef.nl' < 5.1.2e @mindef.nl>; 5. 5.1.2e < 5.1.2e @mindef.nl>; 5.1.2e 5.1.2e < 5.1.2e @noord-holland.nl>; 5.1.2e @noord-holland.nl' < 5.1.2e @noord-holland.nl>; 5.1.2e @denhelder.nl; 5.1.2e 5.1.2e (5.1.2e @rijksoverheid.nl) < 5.1.2e @rijksoverheid.nl>; 5 5.1.2e < 5.1.2e @noord-holland.nl>; 5.1.2e < 5.1.2e @amsterdam.nl>; 5.1.2e (5.1.2e @mindef.nl) < 5.1.2e @mindef.nl>
Onderwerp: RE: Tekensessie vaarweg HND

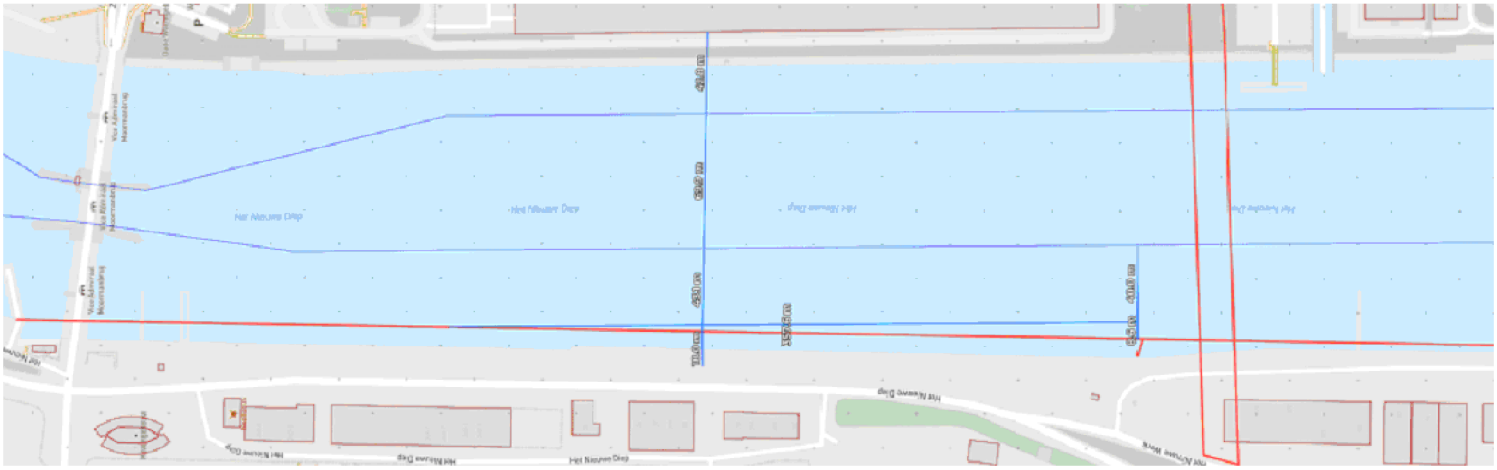
Beste allen,

Hopelijk kijken jullie net als ik terug op geen geslaagde sessie van gisteren.

In bijgaande excel heb ik het PVE aangescherpt met de zaken die we besproken hebben en er in het blauw de

besproken acties bijgezet.
Daarnaast nog van belang ter verslag / vastlegging:

- Vastgesteld dat van alle partijen de juiste vertegenwoordiging aanwezig is.
- Conclusie is dat met de huidige vaarweg de ruimtevraag aan beide zijden van de vaarweg ingevuld kan worden.
- Voorkeurspositie van de kadewand civiele zijde is de 'rode lijn', niet de blauwe
-



  - De mogelijke winst aan land is beperkt tot een punt (zie afbeelding)
  - De te winnen breedte zit op het deel waar al meer breedte beschikbaar is, draagt niet bij op het smalste knelpunt van het wegprofiel
  - De te winnen breedte levert beperkte meerwaarde voor gebruik van het kadeterrein. Er is sprake van enkele meters extra breedte, wat allen als buitenopslagruimte ingezet zou kunnen worden. Voor het bouwen van een voorziening zoals wharehouse is meer ruimte (>20m) nodig.
  - Er ontstaat een ongewenste verspringing in de kadewand die beperkend werkt op het gebruik.
- Levert een eventuele verplaatsing van de betonningsdienst van RWS nog aanvullende eisen mbt vaarweg en /of brug op? ♌ **actie** 5.1.2e

Laat het even weten als je nog aanvullingen hebt of er zaken niet goed staan.
Op 10 februari spreken we elkaar weer voor het vervolg.

Met vriendelijke groet / regards,

5.1.2e (5.1.2e

PORT OF DEN HELDER

Manager Infrastructuur & Ruimte / Manager Port Infrastructure
E 5.1.2e @podh.eu T +31 (0)6 5.1.2e
Het Nieuwe Diep 33 – Havenkantoor, 1781 AD Den Helder

Kennisgeving/notice:
De inhoud van deze e-mail, inclusief eventuele bijlagen, is persoonlijk en vertrouwelijk. Mocht dit bericht niet voor u bedoeld zijn, informeer dan per ommegaande de afzender en verwijder dit bericht. Gelieve deze e-mail, inclusief eventuele bijlagen, niet te gebruiken, kopiëren of door te sturen naar derden.
This e-mail message, and any attachments, is solely for its intended recipients and contains confidential and potentially legally privileged information. If you have received this communication in error please inform the sender and delete it. This e-mail message, and any attachments, may not be distributed, copied or used.

Van: 5.1.2e
Verzonden: donderdag 9 januari 2025 18:54
Aan: 5.1.2e <5.1.2e @podh.eu>; 5.1.2e @mindef.nl; 5.1.2e @mindef.nl' <5.1.2e @mindef.nl>; 5.1.2e <5.1.2e @mindef.nl>; 5.1.2e 5.1.2e <5.1.2e @noord-holland.nl>; 5.1.2e @noord-holland.nl' <5.1.2e @noord-holland.nl>; 5.1.2e @denhelder.nl; 5.1.2e 5.1.2e (5.1.2e @rijksoverheid.nl) <5.1.2e @rijksoverheid.nl>; 5.1.2e <5.1.2e @noord-holland.nl>; 5.1.2e <5.1.2e @amsterdam.nl>; 5.1.2e (5.1.2e @mindef.nl) <5.1.2e @mindef.nl>
Onderwerp: RE: Tekensessie vaarweg HND

Beste allen,

Nogmaals dank voor jullie flexibiliteit om maandag in alle vroegte naar het hoge noorden af te reizen!
Als iemand met het OV komt en een lift vanaf het station nodig heeft, laat me dit dan even weten, dan ga ik dat proberen te regelen.

Ter voorbereiding op de sessie:

Doelstelling
Samen komen tot een gedragen toekomstige inrichting van de nautische ruimte op Het Nieuwediep Zuid.

Aanpak
Hiervoor willen we beginnen met het **programma van eisen**.
Een opzet is als bijlage toegevoegd. We starten met het doorspreken, compleet maken en aanscherpen van dit document.
Vervolgens gaan we puzzelen op de kaart. We hebben hiervoor groot formaat kaartmateriaal (zoals bijlage) met uitgeknipte schepen op schaal en de mogelijkheid om in ons GIS systeem te schetsen en meten.

5.1.2e 5.1.2e neemt de rol van 'technisch voorzitter' op zich, zodat de rest zich lekker inhoudelijk kan uitleven.
Ik kijk uit naar een succesvolle bijeenkomt, tot maandag!

Met vriendelijke groet / regards,

5.1.2e (5.1.2e

PORT OF DEN HELDER

Manager Infrastructuur & Ruimte / Manager Port Infrastructure
E 5.1.2e @podh.eu T +31 (0)6 5.1.2e
Het Nieuwe Diep 33 – Havenkantoor, 1781 AD Den Helder

Kennisgeving/notice:
De inhoud van deze e-mail, inclusief eventuele bijlagen, is persoonlijk en vertrouwelijk. Mocht dit bericht niet voor u bedoeld zijn, informeer dan per ommegaande de afzender en verwijder dit bericht. Gelieve deze e-mail, inclusief eventuele bijlagen, niet te gebruiken, kopiëren of door te sturen naar derden.
This e-mail message, and any attachments, is solely for its intended recipients and contains confidential and potentially legally privileged information. If you have received this communication in error please inform the sender and delete it. This e-mail message, and any attachments, may not be distributed, copied or used.

Van: 5.1.2e
Verzonden: dinsdag 7 januari 2025 14:47
Aan: 5.1.2e <5.1.2e @podh.eu>; 5.1.2e @mindef.nl; 5.1.2e @mindef.nl; 5. 5.1.2e <5.1.2e @mindef.nl>; 5.1. 5.1.2e <5.1.2e @noord-holland.nl>; 5.1.2e @noord-holland.nl' <5.1.2e @noord-holland.nl>; 5.1.2e @denhelder.nl; 5.1.2e 5.1.2e (5.1.2e @rijksoverheid.nl) <5.1.2e @rijksoverheid.nl>; 5 5.1.2e <5.1.2e @noord-holland.nl>; 5.1.2e <5.1.2e @amsterdam.nl>
CC: 5.1.2e (5.1.2e @mindef.nl) <5.1.2e @mindef.nl>
Onderwerp: FW: Tekensessie vaarweg HND

Beste allen,

Om te beginnen nog de beste wensen voor 2025!

A.s. maandag 13 jan buigen wij ons over de toekomstige inrichting van de vaarweg in Het Nieuwe Diep.
Wegens een uitvaart die dag is het verzoek vanuit de KM (5.1.2e en 5.1.2e) of dit overleg om 9:00 kan starten.

Is dat voor jullie haalbaar?

Met vriendelijke groet / regards,

5.1.2e

PORT OF DEN HELDER

Van: 5.1.2e @mindef.nl < 5.1.2e @mindef.nl>
Verzonden: dinsdag 7 januari 2025 08:21
Aan: 5.1.2e < 5.1.2e @podh.eu>
Onderwerp: RE: Tekensessie vaarweg HND

5.1.2e ,

i.v.m. uitvaart 5.1.2e op 13 januari zal ik waarschijnlijk niet aanwezig zijn.
Is het eventueel te vervroegen van 0900 – 1100?

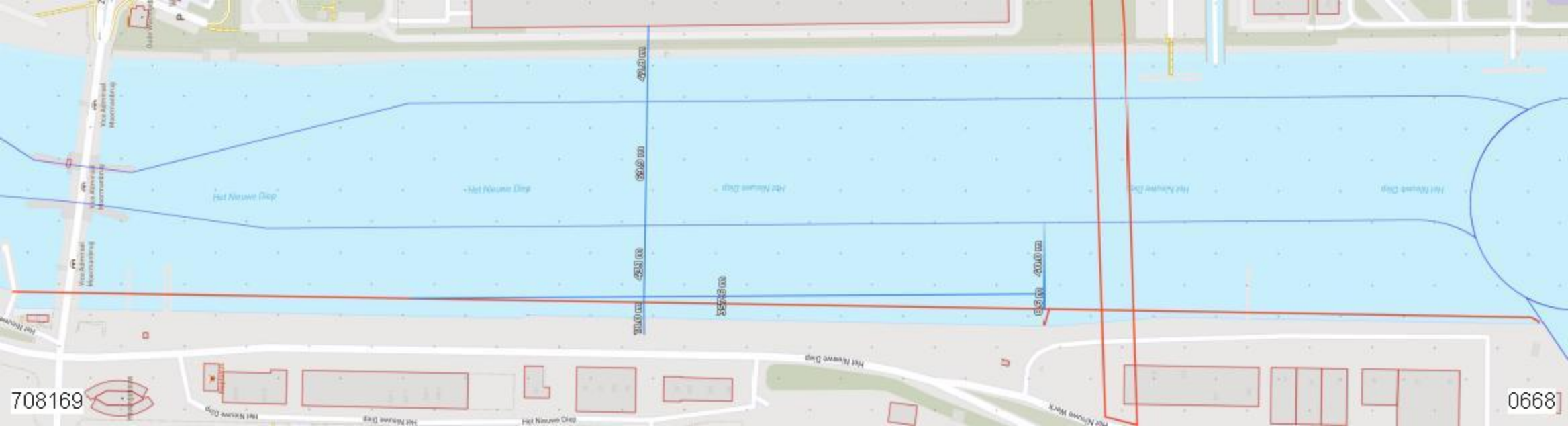
5.1.2e

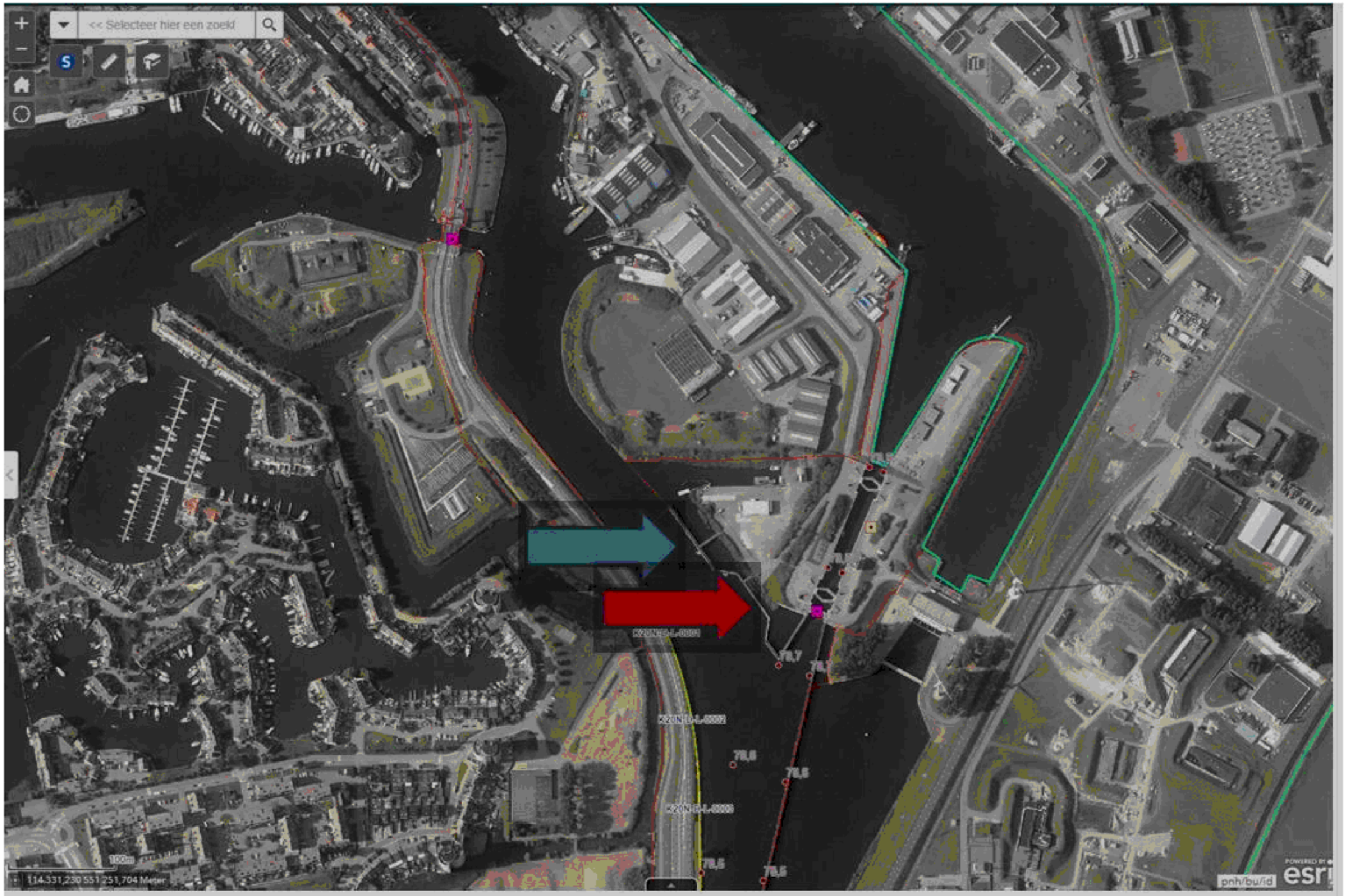
-----Oorspronkelijke afspraak-----
Van: 5.1.2e < 5.1.2e @podh.eu>
Verzonden: donderdag 28 november 2024 09:30
Aan: 5.1.2e 5.1.2e ; 5.1.2e 5.1.2e CZSK/PCZSK/Proj Coord; 5.1.2e , EMSD, CZSK/MI/MAROST; 5.1.2e , 5.1.2e CZSK/IB&B/SBVG/BVG; 5.1.2e 5.1.2e ; 5.1.2e 2 OC, CZSK/MI/MAROST/HVNFAC/VD; 5.1.2e @noord-holland.nl'
CC: 5.1.2e 5.1.2e 5.1.2e (5.1.2e @rijksoverheid.nl); 5.1.2e
Onderwerp: Tekensessie vaarweg HND
Tijd: maandag 13 januari 2025 10:00-12:00 (UTC+01:00) Amsterdam, Berlijn, Bern, Rome, Stockholm, Wenen.
Locatie: N.V. Port of Den Helder; Kraaiennest

Gezamenlijk buigen over de toekomstige inrichting van vaarweg en ligplaatsen.

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.


708169
0668
Het Nieuwe Diep
Het Nieuwe Diep
Het Nieuwe Diep


Selecteer hier een zoekl
78,7
78,6
78,5
78,5
78,5
114.331,230 551.251,704 Meter
pnh/bu/id

To: 5.1 5.1.2e [5.1.2e @noord-holland.nl]
Cc: 5 5.1.2e [5.1.2e @noord-holland.nl]
From: 5.1.2e 5.1.2e
Sent: Wed 4/16/2025 10:56:30 AM
Subject: RE: Concept Ravelijnbrug
Received: Wed 4/16/2025 10:56:35 AM

Dag 5.1.2e ,
Dit is zeker relevant en heb ik ook daarom benoemd richting RDHV. Gister heb ik dit ook nog telefonisch met hun besproken dat dit ook in de rapportage wordt meegenomen. Qua zichtlijnen goed dat je dit besproken heb met 5.1.2e voor de verdere uitwerkingen.
Met vriendelijke groet,
5.1.2 5.1.2e
M (06) 5.1.2e
(aanwezig op woensdag)
www.noord-holland.nl
5.1.2e @noord-holland.nl

Provincie Noord-Holland

Aan dit bericht en eventuele bijlagen kunnen geen rechten worden ontleend. Het Provinciaal Bestuur van Noord-Holland.

Van: 5.1 5.1.2e
Verzonden: Wednesday, April 16, 2025 12:27 PM
Aan: 5.1.2 5.1.2e
CC: 5 5.1.2e
Onderwerp: RE: Concept Ravelijnbrug
Ha 5.1.2e ,
Ik wou je nog n.a.v. ditzelfde onderwerp mailen. Gezien de discussie over de Moormanbrug naar een hoogte van 8 + 2 i.v.m. constructiedikte en het denken over het ophogen van de dijk in het deel tussen de Moormanbrug en de Ravelijnbrug, zou dan de Ravelijnbrug ook niet meer de hoogte in moeten? Je wilt niet een weg in hobbels maken, maar een vloeiend geheel.
Ik heb overigens 5.1.2e ook nog gevraagd om zichtlijnen mee te gaan nemen in hun traject 𝔍je hebt hier een kans om veel meer zichtbaar te maken waar je bent en waar je naartoe gaat. Concreet wil dat zeggen zicht op de haven, maar ook op defensie en een deel van de stad. Dat zal een groot verschil zijn met de hekkentunnel die het nu (deels) is.
Groet,
5.1.2e

Van: 5.1.2 5.1.2e < 5.1.2e @noord-holland.nl>
Verzonden: dinsdag 15 april 2025 15:34
Aan: 5.1.2e 5.1.2e < 5.1.2e @rhdhv.com>; 5.1.2e < 5.1.2e @noord-holland.nl>; 5.1.2e 5.1.2e < 5.1.2e @rhdhv.com>
CC: 5. 5.1.2e < 5.1.2e @noord-holland.nl>; 5 5.1.2e < 5.1.2e @noord-holland.nl>; 5.1 5.1.2e < 5.1.2e @noord-holland.nl>
Onderwerp: RE: Concept Ravelijnbrug
Dag 5.1.2e ,
Hoe is nu de 8 meter hoogte opgenomen in de scenario's van de brug? Dit kwam namelijk naar voren tijdens een integratiesessie vanmorgen met de gemeente ivm de aansluiting op de dijk.
Met vriendelijke groet,
5.1.2 5.1.2e
M (06) 5.1.2e
(aanwezig op woensdag)
www.noord-holland.nl
5.1.2e @noord-holland.nl

Provincie Noord-Holland

Aan dit bericht en eventuele bijlagen kunnen geen rechten worden ontleend. Het Provinciaal Bestuur van Noord-Holland.

Van: 5.1.2e 5.1.2e < 5.1.2e @rhdhv.com>
Verzonden: Tuesday, April 15, 2025 2:45 PM
Aan: 5.1.2e < 5.1.2e @noord-holland.nl>; 5.1.2 5.1.2e < 5.1.2e @noord-holland.nl>; 5.1.2e 5.1.2e < 5.1.2e @rhdhv.com>

CC: 5.1.2e <5.1.2e@noord-holland.nl>; 5.1.2e <5.1.2e@noord-holland.nl>
Onderwerp: Re: Concept Ravelijnbrug

Beste 5.1.2e,

Bijgaand tref je het prijzenboek van de raming van de Ravelijnbrug.
In deze fase van het project (fase 1 locatiestudie) onderbouwen we de kosten indicatief voor de vergelijking van de 3 locaties. We leveren in deze fase geen raming als product en we nemen geen absolute getallen op in de vergelijkingsmatrix e/o rapportage. De raming die nu is opgesteld is voor deze fase al erg uitgebreid. Diverse posten zijn echter nog niet onderbouwd of op basis van kengetallen.
Omdat het type brug niet onderscheidend is voor de locatiekeuze houden we in deze eerste fase een eenheidsprijs per m² aan voor de beweegbare brug. Zo wordt wel de grootte van de brug per variant meegewogen in de locatiekeuze. Overigens lijkt het grondwerk t.b.v. aansluitende wegen in de verschillende varianten meer onderscheidend dan de grootte van de brug.
In de volgende fase (fase 2 schetsontwerp) leveren we voor de gekozen voorkeurslocatie een raming volgens de kwaliteitseisen die PNH hieraan stelt. De richtlijn hebben we hiervoor reeds via 5.1.2e ontvangen, en deze inclusief de aanvullende info in de mail hieronder is doorgezet aan onze kostendeskundige.
Desalniettemin is het goed om eventueel wel al feedback en richting voor de SSK-raming voor (eindproduct voor fase 2 schetsontwerp) te krijgen, dus schroom niet te reageren. We deelden de onderliggende documenten voor de locatiestudie om zo samen aan een stabiele basis voor de volgende verdiepende fase te bouwen.

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

Royal HaskoningDHV
Enhancing Society Together

Van: 5.1.2e <5.1.2e@noord-holland.nl>
Verzonden: vrijdag 11 april 2025 11:23
Aan: 5.1.2e <5.1.2e@noord-holland.nl>; 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@noord-holland.nl>; 5.1.2e <5.1.2e@noord-holland.nl>
Onderwerp: RE: Concept Ravelijnbrug

Aan 5.1.2e en 5.1.2e van RHDHV

Gaarne de onderbouwing van de eenheidsprijzen leveren zoals jullie altijd doen bij projecten/producten van de Provincie Noord-Holland.

Gaat dat lukken begin volgende week?

Met vriendelijke groet,

5.1.2e

5.1.2e

5.1.2e

Provincie Noord-Holland

Directie Beheer en Uitvoering

Sector Ingenieursdiensten (ID) - Kostenteam

Houtplein 33, 2012 DE Haarlem

Postbus 3007, 2001 DA Haarlem

Telefoon 5.1.2e

Email 5.1.2e@noord-holland.nl

Website www.noord-holland.nl

Van: 5.1.2 5.1.2e <5.1.2e @noord-holland.nl>
Verzonden: vrijdag 11 april 2025 11:17
Aan: 5.1.2e 5.1.2e <5.1.2e @rhdhv.com>; 5.1.2e 5.1.2e <5.1.2e @rhdhv.com>
CC: 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 @noord-holland.nl>
Onderwerp: RE: Concept Ravelijnbrug

Dag 5.1.2e,

Kan dit nu wel zo al in de basis worden opgenomen in deze fase zodat de plankostendeskundige hier naar kan kijken?

Met vriendelijke groet,

5.1.2 5.1.2e

M (06) 5.1.2e

(aanwezig op woensdag)

www.noord-holland.nl
5.1.2e @noord-holland.nl

Aan dit bericht en eventuele bijlagen kunnen geen rechten worden ontleend. Het Provinciaal Bestuur van Noord-Holland.

Van: 5.1.2e 5.1.2e <5.1.2e @rhdhv.com>
Verzonden: Friday, April 11, 2025 10:19 AM
Aan: 5.1.2 5.1.2e <5.1.2e @noord-holland.nl>; 5.1.2e 5.1.2e <5.1.2e @rhdhv.com>
CC: 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 @noord-holland.nl>
Onderwerp: Re: Concept Ravelijnbrug

Dank voor je eerste reactie 5.1.2e !

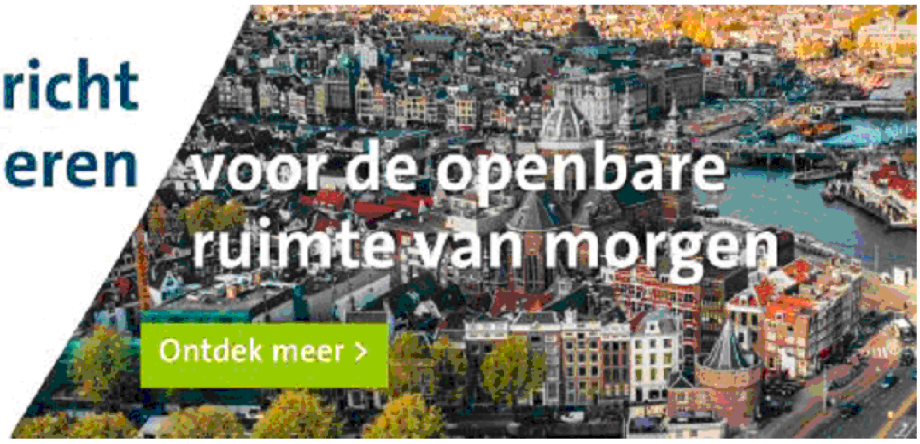
Ten aanzien van de raming: let op, dit is ter afweging van het kostenaspect in fase 1 (feitelijk een nadere uitwerking van het constructieve stuk, want we kunnen alle bruggen technisch maken, maar het onderscheid tussen de varianten zit hem wat dat betreft in de kosten). Hiermee is dit niet de SSK-raming die we in fase 2 van het uit te werken SO opstellen.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e 5.1.2e
Projectmanager / adviseur Ruimtelijke Ontwikkeling, Regional Development & Infrastructure Amsterdam

Woensdag afwezig

M 5.1.2e | **E** 5.1.2e @rhdhv.com | **W** www.royalhaskoningdhv.com



Royal HaskoningDHV
Enhancing Society Together

Van: 5.1.2 5.1.2e
Verzonden: Donderdag, 10 April, 2025 18:08
Aan: 5.1.2e 5.1.2e 5.1.2e
CC: 5.1.2e 5.1.2e 5.1.2e
Onderwerp: RE: Concept Ravelijnbrug

Dag 5.1.2e,

Zie onderstaand mijn eerste opmerkingen op de stukken. Als er nog vragen zijn laat het mij weten.

Afwegingskader

- Nog iets opnemen over de hoogte van 5 meter vs. 8 meter aangezien dit wel relevant is voor de gemeente Den Helder

BK2203

- Duidelijk de voordelen en nadelen nog benoemen als apart kopje

Constructief

- Paragraaf 1.3 alleen spreken over een raming. Stuk over dat deze niet volledig betrouwbaar is duidelijk omdat het gaat om een raming. Stukje over betrouwbaarheid kan er dan ook uit.

Nautisch

- Variant 12. Klopt het inderdaad dat deze niet acceptabel is of dat deze niet optimaal is? Graag nog wel iets opnemen bij de aanbeveling dat ook gekeken kan worden naar vaarroutes voor het schip ad 90 meter.

Planologisch

- Wordt nog een gezamenlijk traject met de gemeente en defensie.

Rapportage inhoudsopgave

- Lijkt volledig. Graag nog wel vervolgtraject beschrijven als apart kopje onder hoofdstuk 7 (fase2).

TNO notitie

- Reeds bekend

Stedenbouw

- Zijn de vragen in het document al reeds beantwoord?

Verkeer

- Graag aanlaten sluiten op onderzoek SWECO in overleg met 5.1.2e en 5.1.2e .

Raming

- Is nu onvolledig en niet uitgezet door de gemeente maar de Provincie. Zie onderstaand de reactie van de interne plankostendeskundige bij de Provincie. Graag anders verwerken zoals ook eerder besproken.

Over de raming kan je al zeggen dat deze niet is zoals wij, PNH, hem hebben willen. Wij vragen ramingen uit conform bijlage. Belangrijk is oa onderbouwing eenheidsprijzen. Ze hanteren oa voor de beweegbare brug een eenheidsprijs van € 20.000,-/m2. Wij willen weten wat daar "onderhangt" en daarmee kunnen oa oordelen of het wel compleet is of niet. En dat geld voor meerdere posten…. Ik begrijp dat de gemeente Den Helder de raming heeft uitgevraagd. Onze eisen zijn een explicitering van de SSK. Er zijn altijd grijze gebieden hoe items wel of niet moeten worden uitgevoerd maar ik durf de discussie aan met RHDHV dat in de SSK de eenheidsprijzen onderbouwd moeten worden. Dus ook zonder onze eisen zouden ze dat moeten leveren. Wil jij vragen aan RHDHV om dat na te leveren? Helaas staat bij opsteller van de raming de initialen EEM en ik weet niet wie dat is…..

hoeveelheden en eenheidsprijzen/kostenkeng

- Kostenmemo/kostennotitie;

Ontwerpdocumenten die van belang zijn voor de ram

De kostenraming met prijzenboek inclusief onderbou
(=materiaal, arbeid, materieel en onderaanneming)) e
als in Excel te worden geleverd. De MAMO onderbou
kostenkengetallen als eenheidsprijzen voor alle fases
eenheidsprijzen/kostenkengetallen **in de studiefase**
los van de grotere bandbreedte wat inherent is aan d
Ook prijzen van **onderaanneming** moeten in MAMO
Voor kentallen die zijn gebaseerd op (uitgevoerde) re
worden gegeven in prijspeil en onderbouwing in kost

Voor RAW contracten moeten de inschrijfstaten van d
naar Excel (platte export) worden overgebracht. De o
en/of in pdf worden geleverd.

De kostennota dient **zowel in pdf als in Word** te wo

Allereerst dient men een concept in van de kostenran
de toetsing moeten de bevindingen worden verwerkt
kostennota. De opdrachtnemer c.q. het ingenieursbu
bevindingen al dan niet zijn verwerkt in de kostenran

De opdrachtnemer dient in overleg met de opdracht
aanleverdata van de ramingsproducten.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e

M (06) 5.1.2e

(aanwezig op woensdag)

www.noord-holland.nl
5.1.2e @noord-holland.nl

Provincie Noord-Holland

Aan dit bericht en eventuele bijlagen kunnen geen rechten worden ontleend. Het Provinciaal Bestuur van Noord-Holland.

Van: 5.1.2e <5.1.2e @denhelder.nl>
Verzonden: Thursday, April 10, 2025 4:32 PM
Aan: 5.1.2e <5.1.2e @noord-holland.nl>
Onderwerp: FW: Concept Ravelijnbrug

Met vriendelijke groet,

5.1.2e
5.1.2e

gemeente DEN HELDER

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

Van: 5.1.2e <5.1.2e @rhdhv.com>
Verzonden: donderdag 10 april 2025 16:21
Aan: 5.1.2e @noord-holland.nl; 5.1.2e <5.1.2e @denhelder.nl>
CC: 5.1.2e <5.1.2e @rhdhv.com>
Onderwerp: Concept Ravelijnbrug

Hallo 5.1.2e en 5.1.2e,

Het belangrijkste eerst: fijne vakantie 5.1.2e!

Op de valreep nog in conceptvorm waar we nu staan met de Ravelijnbrug. Omdat het rapport zelf nog een knip-plak geheel is, doen we dat in de vorm van de verschillende expertnotities. Daarnaast de inhoudsopgave van het rapport die een beeld geeft hoe we het verhaal willen opbouwen en niet onbelangrijk, het ingevulde afwegingskader. Daarin samengevat de belangrijkste bevindingen op basis van de expertnotities.

In 'BK2203-RHD-F1-XX-DR-N-0101_nautiek_lowres' zijn in het parametrisch model de varianten nautisch uitgewerkt ter ondersteuning van dat verhaal. De constructieve memo dient dan weer als input voor de kostenraming.

Breek je hoofd er niet te veel over in de vakantie en tot 6 mei!

Met vriendelijke groet,

5.1.2e 5.1.2e
Projectmanager / adviseur Ruimtelijke Ontwikkeling, Regional Development & Infrastructure Amsterdam

Woensdag afwezig

M +31 6 5886 5497 | **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 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

To: 5.1 5.1.2e [5.1.2e @noord-holland.nl]
Cc: 5.1.2e [5.1.2e @noord-holland.nl]
From: 5. 5.1.2e
Sent: Tue 5/20/2025 1:24:31 PM
Subject: RE: Ravelijnbrug
Received: Tue 5/20/2025 1:24:34 PM

Hoi 5.1.2e,
Dank voor je reactie!
Valide punten, die Ik meeneem in een verzamelde reactie aan RHDHV.
Grt, 5.1.2e

Van: 5.1 5.1.2e
Verzonden: dinsdag 20 mei 2025 11:03
Aan: 5 5.1.2e
CC: 5.1.2e
Onderwerp: Ravelijnbrug

Hallo 5.1.2e,
Je was mij vergeten mee te nemen in de mailing rondom de Ravelijnbrug.
5.1.2e en ik hadden nog een aantal punten om mee te nemen:

- De scope moet groter je moet het effect van nieuwe op- en afritten op het Nieuwe Werk/Nieuwe Diep meenemen. Deze worden momenteel nog bedacht, maar zullen een effect op de doorstroming van de verschillende varianten hebben.
- Ook moet de scope groter voor het nautische deel. In het model moet meteen de oplossing voor het nautische worden meegenomen. Dit geldt hoofdzakelijk voor 12. Waar en hoe wordt het nautische ingepast (plus kosten).
- Ruimtelijke kwaliteit lijkt niet alleen te hangen aan het wel of niet doorsnijden van erfgoed. Dit is dus geen ruimtelijke kwaliteitsmeting, maar een effect op erfgoed. Ruimtelijke kwaliteit is het juiste element op de juiste plek en de juiste manier (zie volgende punten).

Afwegingskader aanvullen met:
Gebouwde omgeving

- relatie weg en bestaande woningbouw, hoe heet dit stukje? Afstand tot de weg en de hoogte, zicht?
- Inschijnen koplampen woningbouw
- Extra Geluid van de weg?

Ruimtelijk kader

- Logische route, wat is de hoofdontsluiting, loopt deze gevoelsmatig rechtdoor?
- Zicht op de marine als je NDN W binnenkomt, tbv verbinding stad haven marine
- Relatie met de moormanbrug zicht?
- Dit zou je moete visualiseren.

De weging moet nog plaatsvinden. Misschien ook voor 2e fase
De doorneden in het document zijn moeilijk leesbaar. Laat beter de ruimtelijke impact zien en de hoogtes.
Groet, ook namens 5.1.2e,
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 @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]; Herman Schartman[5.1.2e @noord-holland.nl]; 5.1.2e [5.1.2e @noord-holland.nl]
Cc: 5.1.2e @mindef.nl[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 @noord-holland.nl]; 5.1.2e 5.1.2e 5.1.2e @noord-holland.nl]
From: 5. 5.1.2e
Sent: Thur 9/5/2024 9:06:49 AM
Subject: agenda en stukken Interne Stuurgroep Maritiem Cluster Den Helder, 9-9 16-17.00 uur
Received: Thur 9/5/2024 9:06:00 AM

bijlage 1 Verslag 180724 Interne SG OMC 9-9-24.pdf
bijlage 2 Financiën Interne SG OMC 9-9-24.pdf
bijlage 3 Memo besluiten Verkenningsfase Ravelijn v2 SG OMC 9-9-24.pdf
bijlage 4 Toekomstperspectief Luchtheven DH SG OMC 9-9-24.pdf
Agenda Interne stuurgroep Programma Ontwikkeling Maritiem Cluster Den Helder 090924 vs 1.pdf

Dag allen,

hierbij ontvangen jullie de stukken voor de interne stuurgroep Ontwikkeling Maritiem cluster,
9 september 16.00 uur, Vergaderruimte Oost 1.07 (10) Suite.

Tot dan, met groet, 5.1.2e

-----Oorspronkelijke afspraak-----
Van: 5.1.2e 5.1.2e < 5.1.2e @noord-holland.nl>
Verzonden: dinsdag 18 juni 2024 16:53
Aan: 5.1.2e 5.1.2e 5.1.2e 5. 5.1.2e 5.1. 5. 5.1.2e Schartman
CC: 5.1.2e 5.1.2e 5.1.2e 5.1.2e 5.1.2e 5.1.2e
Onderwerp: Interne Stuurgroep Maritiem Cluster Den Helder
Tijd: maandag 9 september 2024 16:00-17:00 (UTC+01:00) Amsterdam, Berlijn, Bern, Rome, Stockholm, Wenen.
Locatie: Vergaderruimte Oost 1.07 (10) Suite

24-06-2024

Beste collega's,

Deze afspraak is verplaatst naar 16:00 uur.

Groet, 5.1.2e

18-06-2024

Beste collega's,

Op verzoek van 5.1.2e ontvangen jullie hierbij een uitnodiging voor een overleg over de interne stuurgroep Maritiem Cluster Den Helder. Het is lastig om een moment te vinden wat voor iedereen schikt, daarom het vriendelijke verzoek om de agenda vrij te maken voor dit overleg.

Groet, 5.1.2e

Microsoft Teams Heeft u hulp nodig?

Nu deelnemen aan de vergadering

Vergadering-id: buiten verzoek

Wachtwoordcode: buiten verzoek

Inbellen via telefoon

buiten verzoek Netherlands, Amsterdam

Een lokaal nummer zoeken
Telefonische vergadering-id: buiten verzoek
Voor organisatoren: Vergaderopties | Pincode voor inbellen opnieuw instellen

---

Pagina's zijn geweigerd

1 - 3

5.1.2i

Bijlage 1 bij 9-9-24

Verslag Interne stuurgroep Programma Ontwikkeling Maritiem Cluster Den Helder
18 juli 2024

Aanwezig: 5.1.2e (vz), 5.1.2e 5.1.2e
Afwezig: 5.1.2e 5. 5.1.2e

Agenda

1. **Opening en mededelingen**

2. **Presentatie: Stand van zaken Programma OMC en raakvlakken intern en bemensing.**
   Advies is elke vergadering kort terug te komen op de raakvlakken van PNH bij het programma.

3. **Rol interne stuurgroep: *ter bespreking en instemming***
   De interne stuurgroep dient onderstaande doelen:
   * interne afstemming tbv onderhandeling met andere partijen en voorbereiding van het Directeurenoverleg waar Herman aan deelneemt
   * voorbereiding van bestuurlijke besluitvorming
   * afspraken over bemensing en financiering van het programma

   Besluit over welke onderwerpen bespreking in de interne stuurgroep vragen ligt bij de opdrachtgever 5.1.2e al dan niet in overleg met Herman.
   De stuurgroep stemt in.
   Deelname van 5.1.2e en 5.1.2e aan de stuurgroep is gewenst, omdat onderdelen van het programma ook hun sectoren raakt.

4. **Agenda volgende vergadering(en): ter informatie, ophalen andere onderwerpen (wat willen jullie op de agenda?)**

   De Ravelijnbrug is een belangrijk onderdeel van het programma, en PNH staat voor de uitwerking van dit project aan de lat als 'trekker'. 5.1.2e deelt mee dat de bereikbaarheid en leefbaarheid van Den Helder, gekoppeld aan de N250 hoog op de prioriteitenlijst van het iMPi staat. Dit betekent dat we de Variantenstudie kunnen opstarten en dat er in principe ook middelen voor zijn, ware het niet dat deze voor 2024 al uitgeput zijn. Ook geeft hij aan dat er – zolang er nog geen duidelijkheid is over het eigenaarschap van de brug – er nog geen middelen zijn voor conditionerende onderzoeken. Dit is normaliter onderdeel van de volgende fase, de studie/planuitwerkingsfase.
   Dit kan betekenen dat de samenhang tussen alle projecten in het gebied in gevaar komt. 5.1.2e en 5.1.2e geven aan dat Defensie/RVB (trekker van de Moormanbrug) en gemeente (trekker van Nieuwe Diep/Nieuwe Werk waar de bruggen op moeten aanlanden) al verder zijn met onderzoeken. Gezamenlijk oppakken van conditionerende onderzoeken is gewenst en noodzakelijk. Gemeente en Defensie zijn ook al gestart met het optuigen van de integrale projectteams.
   5.1.2e geeft aan dat het team van 5.1.2e van B&U (studie/planuitwerking) gestart is met de procedure voor het aantrekken van een projectleider.

   Afgesproken wordt:
   - De offerteuitvraag voor de Variantenstudie kan de deur uit.
   - financiering door Mobiliteit, maar omdat er voor 2024 geen middelen zijn, schiet het Programma OMC dit voor. 5.1.2e en 5.1.2e bespreken dit verder
   - conditionerende onderzoeken, indien mogelijk, in tijd naar voren halen en samen oppakken met gemeente en Defensie (RVB). Financiering door het Programma, m.u.v. het voorgeschoten bedrag.

   Agendapunten september:
   - start traject keuzeproces eigenaarschap, beheer en instandhouding van Ravelijn, N250 en nieuwe infrastructuur

- inzicht in financiën, nadere uitwerking van bemensing
- interne raakvlakken toelichten aan de hand van OMC in het ruimtelijk voorstel.
- te toetsen met de afwezige deelnemers aan dit overleg of 5.1.2e 5 5.1.2e (PM) ook kan aansluiten bij dit overleg

Volgende vergadering (november/begin 25):
Bandbreedte 'aanrijterrein' Renovatie en Vervanging Veerhaven:
- wat zijn meekoppelkansen bij het RWS-project? Aan welke daarvan wil PNH bijdragen en vanuit welk budget?
- op welke manier dienen de langere termijn perspectieven (bv demping haven en vaarweg bij Harssens, parkeergebouw) de doelen van het maritiem cluster en kunnen als mogelijke projecten aan het programma toegevoegd worden. Welke rol ziet PNH hier voor zichzelf?

Provincie Noord-Holland

Aan
Interne stuurgroep Maritiem Cluster
Kopie aan

Bijlagen: 6

Uw contactpersoon
5.1 5.1.2e
BEL/MOB

Telefoonnummer 5.1.2e
5.1.2e l@noord-holland.nl

Betreft: Afronding verkenningsfase Ravelijnbrug

Memo

31 juli 2024

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 gescheiden 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 eerste fase van de planuitwerking van de Ravelijnbrug. Hierbij wordt de in bijlage 1 opgenomen procesbeschrijving investeringen Provincie N-H gevolgd (zie bijlage 1). Het memo richt zich specifiek op de verkenningsfase:

- De Opdrachtbrief;
- Besluit 1: de projectaanpak;
- Besluit 2: het verkenningsonderzoek.

Hierbij geldt dat deze verkenningsfase heeft plaatsgevonden en heeft geresulteerd in het Bestuursakkoord in 2023.

Om invulling te geven aan de provinciale werkwijzen voor investeringen is het doel van dit memo om de verkenningsfase, in lijn met de vastgestelde aanpak en reeds genomen stappen onder het programma Maritiem Cluster, te beschrijven en af te sluiten, zodat gestart kan worden met fase van Alternatievenstudie (cf. uitvraag d.d. 23 juli jl, bijlage 2).

3. Beschouwing tav Opdrachtbrief en projectaanpak

Startdocument voor het proces investeringen bij de Provincie N-H is de zogenaamde Opdrachtbrief. Met het op 29 juni 2023 ondertekenen van het Bestuursakkoord, waarin opgenomen de gezamenlijke ambitie om te komen tot een nieuwe oeververbinding (de Ravelijnbrug), is deze opdracht verstrekt.

Vervolgens is de aanpak van het programma Maritiem Cluster vastgesteld in het op 3 april jl. door de stuurgroep geaccordeerde Programmaplan Ontwikkeling Maritiem Cluster (bijlage 3).

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
Risicomanagement	✓ Hfst 6 en bijlage 4: Risico- en issuemanagement, risicotabel
Participatiestrategie	✓ Hfst 4: Stakeholders Maritiem Cluster

Verkenning van het studiegebied heeft plaatsgevonden en geresulteerd in:

- 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, 2023[2].

In beide documenten is het scheiden van verkeersstromen in Den Helder in samenhang met andere gebiedsontwikkelingen beschouwd en onderbouwd.

4. Beschouwing: tav Verkenningsonderzoek

Hieronder wordt beschreven hoe de afronding van de verkenningsfase wordt verantwoord langs de stappen: uitgangspunten, probleemstelling, oplossingen en ontwerpen, selectie (zeef1), actueel beeld.

Uitgangspunten

Uitgangspunten voor de verkenning zijn de doelen van het Maritiem Cluster en provinciaal beleid, zoals het perspectief mobiliteit en de Investeringsstrategie voor de Noord-Hollandse infrastructuur (iNHi).

Probleemstelling

Naast het bestaande leefbaarheidsknelpunt van de N250 door de stad Den Helder (zie iNHi) en de regelmatige congestie, onder andere door (toeristisch) Texelverkeer, is een grote groei voorzien van de Koninklijke Marine en economische groei van de havenactiviteiten door de aanleg van windparken op zee. Deze ontwikkelingen leiden - zonder maatregelen - tot grote knelpunten waarbij de Marine en haven in 2040 niet meer kunnen functioneren.

Oplossingsrichtingen ontwerpen

De bereikbaarheid in Den Helder staat al tientallen jaren op de politieke agenda en ook als studiefase geprogrammeerd in het PMI/iMPi.
In deze periode zijn er veel onderzoeken uitgevoerd (zie bijlage 4) die overigens tot nog toe maar beperkt hebben geleid tot uitvoering van projecten. Dit omdat of de urgentie onvoldoende was voor de omvang van de maatregelen of partijen (provincie, gemeente, ondernemers) niet tot overeenstemming kwamen.

[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&&

Selectie (zeef 1)
In 2020 is gezamenlijk met de gemeente Den Helder een onderzoek uitgevoerd naar pakketten van maatregelen. Uit dit onderzoek kwam als conclusie dat aanleg van een Ravelijnbrug en samenhang met het verplaatsen van de Moormanbrug voor de lange termijn het grootste oplossend vermogen heeft (zie bijlage 5)

Op basis van dit onderzoek is de Ravelijnbrug als een van de belangrijke en kansrijke projecten in het BAK OMC opgenomen, hetgeen is aan te merken als 'selectie: zeef 1' uit het proces Investeringen bij de Provincie N-H.

Actueel beeld
Onder de vlag van het programma Maritiem Cluster zijn begin dit jaar de verkeersdata (multimodaal) geïnventariseerd en geactualiseerd en is de groei van mobiliteit door de beoogde ontwikkelingen (2040) modelmatig in beeld gebracht. Aansluitend aan dit onderzoek is ook (opnieuw en meer in detail) de aanleg van een Ravelijnbrug in combinatie met verplaatsen Moormanbrug gevalideerd. Hierbij zijn de eerdere conclusies opnieuw bevestigd. (onderzoek SWECO bijlage 6)

5. Voorstel / besluiten

Op basis van het voorgaande wordt voorgesteld:

a. Het Bestuursakkoord Maritiem Cluster Den Helder aan te merken als bestuurlijke basis voor de 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.

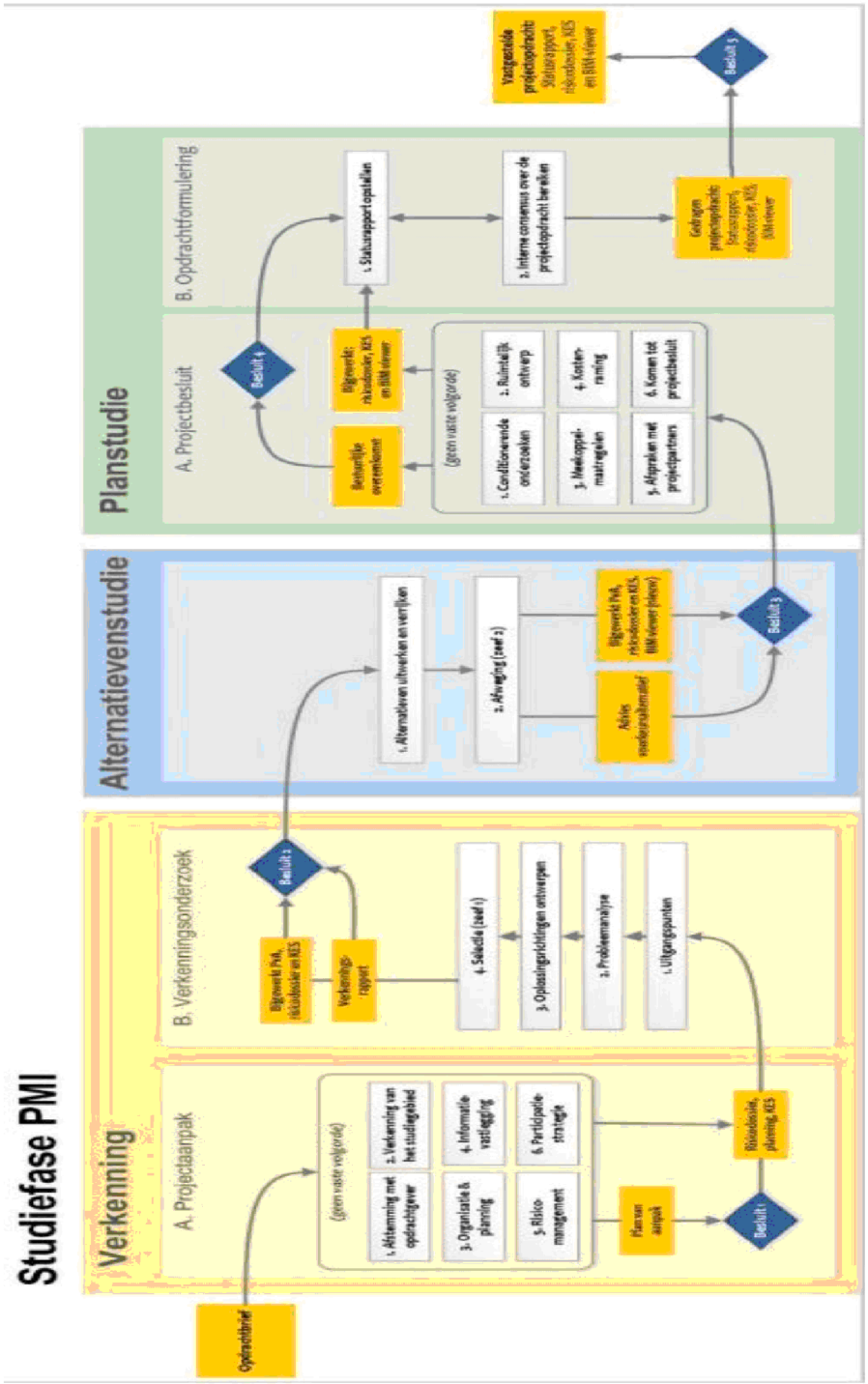
c. De uitkomsten van de in 2020 en 2024 uitgevoerde onderzoeken aan te merken als 'zeef 1';

d. De verkenningsfase Ravelijnbrug als afgerond te beschouwen.

<u>Bijlagen:</u>
- Bijlage 1: Procesbeschrijving Investeringen Provincie N-H
- Bijlage 2: Offerteaanvraag verkenning oeververbinding N250-NDNW Ravelijnbrug
- Bijlage 3: Programmaplan Ontwikkeling Maritiem Cluster Den Helder d.d. 3 april 2024
- Bijlage 4: Inventarisatie onderzoeken bereikbaarheid Texel in Den Helder 2017

- Bijlage 5:Sweco Rapport N250 2020
- Bijlage 6: Verkeersonderzoeken SWECO 2024

Bijlage 1: procesbeschrijving Investeringen Provincie N-H



Interne stuurgroep Ontwikkeling Maritiem cluster Den Helder

9 september 2024, 16:00 – 17:00 uur, 1.07 oost

Genodigden: 5.1.2e (vz), 5.1.2e 5.1.2e 5.1.2e 5.1.2e (secr), 5.1.2e 5.1.2e 5.1.2e of 5.1.2e

Geannoteerde Agenda

1. **Opening en mededelingen/besluit** 5.1.2e

   Het programma Ontwikkeling Maritiem cluster kent een programmamanager (PM) die aangesteld is voor en namens de drie samenwerkingen partijen, 5.1.2e 5.1.2e Zowel bij gemeente als bij Defensie is het gebruikelijk dat de PM deelneemt aan de interne stuurgroepen.
   Bij PNH heeft de stuurgroep zich daar nog niet over uitgesproken.
   Zo ja, dan sluit hij meteen aan voor deze vergadering.

   Voorgesteld besluit:
   PM neemt deel aan de stuurgroep, tenzij dit voor de bespreking van specifieke onderwerpen niet wenselijk is. Vz beslist op basis van agenda.

2. **Vaststellen Verslag 18 juli 2024,** bijlage 1

3. **Presentatie:**

   a. Opfris OMC – presentatie 5 min 5.1.2e
   b. Stand van zaken Programma OMC 5 min 5.1.2e

4. **Financiën Programma OMC** bijlage 2 – 5.1.2e

   Ter bespreking
   In het bestuursakkoord en de (externe) stuurgroep Ontwikkeling Maritiem cluster zijn afspraken gemaakt over de financiering van het programma en de bemensing van de projecten.
   In de Reserve Ontwikkeling Havencomplexen zijn middelen voor het programmabureau opgenomen, een klein deel procesmiddelen en de investeringsbedragen voor een beperkt aantal projecten.
   Middelen komen nu en in de toekomst (waarschijnlijk) ook uit reguliere budgetten en/of andere programma's. Om sturing op de financiering van het Programma te houden, zou een Programmafonds te overwegen zijn.
   In de notitie worden deze punten toegelicht.

   Voorgestelde besluiten:
   De stuurgroep neemt kennis van de financiële afspraken en afspraken over bemensing. Deze zijn leidend voor interne inzet in het Programma.
   De stuurgroep neemt kennis van het toekomstperspectief en de mogelijk vragen voor investeringen die daar uit kunnen komen in de komende jaren.
   In de volgende stuurgroep volgt een voorstel voor administratieve sturing op de programmamiddelen.

5. **Voortgang bereikbaarheid / mobiliteit**

a. **Eigendom en instandhouding infrastructureel netwerk Den Helder** - 5.1.2e

Ter informatie/bespreking
De projecten die nu binnen het Programma OMC opgepakt worden hebben tot doel bereikbaarheid en leefbaarheid te verbeteren, maar ook de toegankelijkheid van de Marine te verbeteren en ruimte te creëren voor de civiele haven en de KM. Daarbinnen werkt PNH (dus) de Ravelijnbrug uit. Die brug heeft nog geen eigenaar. Daarover moet het gesprek gevoerd worden met andere partijen. Het antwoord op deze vraag moet bezien worden in het licht van functie en het beoogde doel van infrastructuur (wegen/kunstwerken en water). Welke partij kan het beste de belangen behartigen en/of dragen (draagkracht) en welke bevoegdheden horen daarbij?
Natuurlijk is de uitkomst van deze vragen ook van belang voor de investeringsopgaven van de partijen.

Wij stellen voor, onder trekkerschap van PNH met de gemeenten Den Helder en Texel, en de KM een proces te starten om inzicht te krijgen in deze vraag.
We betrekken Texel hierbij vanwege het belang van een goede doorstroming richting de Veerhaven. Bovendien heeft Texel ook bestuurlijk (in het kader van de gezamenlijke mobiliteitsvisie) aangegeven zich verantwoordelijk te voelen voor te nemen maatregelen ter verbetering van de doorstroming, en daar ook aan te willen meebetalen. Dit traject kan helpen deze uitspraken te borgen in (financiële) afspraken.
Betrokkenheid van KM/Defensie is gebaseerd op het belang van gegarandeerde toegankelijkheid. Mogelijk dat op specifieke onderdelen verdeling van lasten aan de orde gesteld kan worden.

Vooralsnog zien we vier hoofdscenario's, die we gezamenlijk willen bespreken en uitwerken.

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.

Onderdeel van de uitwerking is het modelmatig door laten rekenen van de verschillende verkeersrouteringen. Dit is noodzakelijk om de functies van wegen en bruggen te kunnen bepalen. Te financieren uit gezamenlijke onderzoekskosten OMC.

Wij verwachten Q2 2025 met concept-voorstellen te komen. Een uiteindelijke beslissing zal pas later genomen kunnen worden. Toch is 'snel' duidelijkheid van belang om investeringen te kunnen plannen/voorzien.

Voorgesteld besluit:
De stuurgroep stemt in met het starten van het traject.
Q4 terugkoppeling in de stuurgroep over de inhoud en planning.

b. **Onderbouwing besluit voorsorteren op volgende fase onderzoek Ravelijn** – bijlage 3 - 5.1.2e

Ter informatie/bespreking
In de vorige vergadering heeft 5.1.2e toegelicht wat de stand van zaken is rond de prioritering van N250 intern en daarmee van het onderzoek naar de Ravelijn. Om onze interne processen goed op te kunnen lijnen in termen van menskracht en middelen is een notitie opgesteld waarin verduidelijkt wordt welke stappen rond het beslistraject Ravelijn al gezet zijn, en wat het vervolg is. Zie bijlage 3.
Dit document is onderdeel van de opdrachtbrief richting B&U 5.1.2e Ondanks het feit dat de opdrachtbrief nog niet volledig is, start 5.1.2e met het aantrekken van een Projectleider tbv het integrale projectteam.
De opdrachtbrief wordt gecompleteerd als de variantenstudie afgerond is, die in oktober 24 start.

Voorgesteld besluit:
In te stemmen met de beslispunten uit de memo.

NB: bij het memo hoort een heel aantal bijlagen, die voor dit overleg niet zijn meegestuurd.

6. **Betrokkenheid PNH bij Toekomstperspectief Luchthaven Den Helder** – bijlage 4
5.1.2e

Door verhoging van de gebruiksvergoeding van de RVB aan Den Helder Airport, dreigt DHA failliet te gaan. De Stas van Defensie heeft eind 2023 besloten dat dat niet past binnen de afspraken in het Bestuursakkoord Ontwikkeling Maritiem Cluster Den Helder (juni 2023). Daarin is immers afgesproken de civiel-militaire samenwerking te bestendigen en daar waar mogelijk te versterken, ten bate van de lokale en regionale economie en omdat nationale belangen van veiligheid, verduurzaming en energietransitie gediend worden.
Daarmee is de Luchthaven een nieuwe loot geworden aan de stam van het OMC. We staan daarbij aan de start van een traject, zo ongeveer waar we voor de haven begin 2020 stonden. Naast KM is nu ook de Luchtmacht een belangrijke partner.
We verwachten dat overig enige tijd een addendum aan het bestaande Bestuursakkoord gehangen wordt.

Op dit moment participeren de Gemeente Den Helder, de Provincie Noord-Holland en het Rijk (mn I&W/PBNI; EZ en KGG) samen in een proces om te kijken naar hoe geholpen kan worden het burgermedegebruik op Maritiem Vliegveld De Kooij toekomstbestendiger te maken. Hiervoor is door het NLR een plan van aanpak gemaakt.
Het rapport **Een toekomstbestendige Luchthaven Den Helder** is bijgevoegd.

18 september is Directeurenoverleg bij Defensie 5.1.2e wordt vervangen door 5.1.2e waar de volgende beslispunten voorgelegd worden:

Te nemen besluit:
Rapport:
** alle partijen spreken uit vertrouwen te hebben in het toekomstperspectief voor een luchthaven in Den Helder, door het oppakken van de ontwikkellijnen en afstemming daarover in actiegerichte overlegtafels.*
** alle partijen spreken uit in principe bij te dragen aan de op te starten ontwikkellijnen, vanuit het principe dat de ontwikkellijnen niet alleen voor Den Helder perspectief bieden, maar bijdragen aan de versterking van civiel-militaire samenwerking en de innovatie richting een duurzame luchtvaart en veilige Noordzee.*

Vervolg:
Binnen het samenwerkingsverband Ontwikkeling Maritiem Cluster nemen provincie Noord-Holland, gemeente en Defensie, het initiatief om in overleg met de andere overheden en andere partijen te komen tot een verdeling van trekkerschap van de acties en inrichting van de overlegtafels.
De uitwerking hiervan wordt tijdens het volgende DO (december) gepresenteerd.
De provincie neemt het voortouw voor een governance voorstel voor het vervolg.

Tijdens de interne stuurgroep willen we de rol van PNH tot nu toe toelichten, voor het vervolg en wat dat mogelijk betekent voor de inzet vanuit sectoren (mensen en middelen).

7. **Vervolgafspraken**
toetsvraag: zijn dit de onderwerpen die de stuurgroep op de agenda wil?

Dedicated to innovation in aerospace

NLR-CR-2024-139 | september 2024

Toekomstperspectief luchthaven Den Helder

OPDRACHTGEVER: Maritiem Cluster Den Helder

Koninklijke NLR - Nederlands Lucht- en Ruimtevaartcentrum

708199 0677

Dedicated to innovation in aerospace

Toekomstperspectief luchthaven Den Helder

In de kop van Noord-Holland, ten zuidoosten van Den Helder, bevindt zich het regionale vliegveld De Kooy. Alhoewel initieel opgericht als militair vliegkamp, wordt de luchthaven nu ook civiel geopereerd, waarbij enkele faciliteiten gedeeld worden. Sinds de vestiging van de civiele luchthaven op vliegveld De Kooy heeft de luchthaven zich gespecialiseerd in het faciliteren van helikopteroperaties van en naar de nabijgelegen offshore infrastructuur op de Noordzee. Het omvangrijke offshore en militair verkeer heeft ervoor gezorgd dat het vliegveld volledig op deze toepassingen is ingericht en hierdoor de toekomst van de luchthaven ook een zekere afhankelijkheid van deze verkeersstromen heeft.

Inmiddels wordt de luchthaven echter geconfronteerd met een gestage afname van de vraag naar helikoptervluchten van en naar de olie- en gasinfrastructuur op de Noordzee, nu de uitfasering van fossiele energiebronnen is ingezet. Dit, met daarbij de sterk toegenomen kosten in exploitatie, maakt dat het voortbestaan van de civiele luchthaven op het spel staat. De uitfasering van de olie en gaswinning gaat echter gelijk op met de introductie van Wind op Zee als alternatieve energiebron en op termijn van waterstofproducerende platforms. De ontwikkeling, instandhouding en logistieke ondersteuning van deze alternatieve energiebronnen kan in de

RAPPORTNUMMER
NLR-CR-2024-139

AUTEUR(S)
5.1.2e
5.1.2e
5.1.2e
5.1.2e
5.1.2e
5.1.2e
5.1.2e

RUBRICERING RAPPORT
ONGERUBRICEERD

DATUM
September 2024

KENNISGEBIED(EN)
Duurzame luchtvaartoperaties

TREFWOORD(EN)
Duurzaamheid
Luchthavens
Drones
Duurzame energiedragers
Onderwijs&training

toekomst mogelijk voor een belangrijk deel worden ondersteund door duurzame luchtvaart. Vliegveld De Kooy kan hier door de ligging van de luchthaven ten opzichte van de Noordzee potentieel gehoor aangeven middels leveringen en onderhoud aan de platforms. Ook kan de luchthaven bijdragen aan innovatieve en duurzame ontwikkelingen binnen de luchtvaart en het in stand houden van de beveiliging van de Noordzee.

Een toekomstbestendig perspectief voor het civiel geopereerde deel van de luchthaven is hiertoe echter wel noodzakelijk. Het ministerie van Defensie, de gemeente Den Helder en de provincie Noord-Holland, die gezamenlijk werken aan de ontwikkeling van het Maritiem Cluster, hebben hiertoe het Koninklijke NLR in de arm genomen om een **gezond toekomstperspectief voor de luchthaven van Den Helder** te schetsen waarbij gekeken wordt naar de inpassing van **drones**, **duurzame energiedragers** en **onderwijs en training**.

Omdat er veel ontwikkelingen gaande zijn op het gebied van drones, duurzame energiedragers en onderwijs en training in de provincie Noord-Holland, heeft NLR het ecosysteem geanalyseerd om in kaart te brengen welke marktkansen er zijn voor Luchthaven Den Helder-Maritiem Vliegkamp de Kooy (LDH-MVKK). Het ecosysteem ziet er als volgt uit:

LDH, in nauwe samenwerking met MVKK, heeft een marktkans om als eerste luchthaven in Nederland de volledige operationele integratie van duurzame bemande luchtvaart en drones te realiseren. Er zijn concrete marktkansen op het gebied van drones, zowel civiel als militair, air taxi's en vertiports. De ontwikkeling van deze integratie middels een experimenteerruimte en de ontwikkeling van een eigen, lokale dronesluchtverkeersleiding (U-space), brengt LDH in een goede positie

om die marktkansen ook daadwerkelijk te benutten. De zes marktkansen die bijdragen aan een gezond toekomstperspectief voor de luchthaven van Den Helder, zijn als volgt gedefinieerd: ***Maritieme drones***, ***Drones voor Energieparken, Air Taxi's en Vertiports, Experimenteerruimte, U-space*** en ***GA/BA verkeer***.

Marktkans 1 - Maritieme drones

Maritieme drones zijn drones gericht op toepassingen nabij, op of in zee, met de mogelijkheid deze drones eventueel ook op en vanaf schepen te opereren. Voorwaarden zijn dat deze drones robuust, zeewaardig, zoutbestendig en long endurance zijn. SAF, elektrificatie en waterstof kunnen hiervoor als duurzame voortstuwingsmedia worden ingezet. De huidige ontwikkelingen rondom dit type drones laten zien dat deze in afmetingen steeds groter worden en dat daarom goede voorzieningen nodig zijn om drone-operaties met dit type drones te faciliteren. LDH bezit de mogelijkheid deze voorzieningen te realiseren en verder te ontwikkelen.

Marktkans 2 - Drones voor energieparken

Met de huidige ontwikkelingen in luchtvaartactiviteiten voor energieparken en de verwachte groei met bijkomende innovatievraagstukken vanuit de offshore energiepartijen, vormt het gebruik van drones voor leveringen aan en inspectie van energieparken een marktkans voor de luchthaven.

Marktkans 3 - Air Taxi's en Vertiports

De markt in air taxi's is sterk in beweging en marktstudies tonen aan dat deze wereldwijd van circa 1 miljard Euro in 2022 naar 4 miljard Euro in 2030 zal stijgen. Air taxi producenten in de Verenigde Staten, Europa en Azië zijn volop bezig hun vervoersproducten EASA/FAA gecertificeerd te krijgen. Vanaf 2027 wordt verwacht dat de eerste commerciële operaties werkelijkheid zullen zijn, eerst nog bemand met een piloot, maar alle technische ontwikkelingen sturen aan op vergaande automatische – en wellicht op den duur volledige autonome – operaties.

Marktkans 4 - Experimenteerruimte

De term experimenteerruimte wordt gekenmerkt door de inbedding in een operationele omgeving, in dit geval in de luchthaven van Den Helder. Er is dus niet een afgesloten stuk van de luchthaven en van het luchtruim waar kan worden getest, maar er is ruimte voor experimenten die worden uitgevoerd tijdens openingstijden van de luchthaven en ingebed in de operationele bedrijfsvoering van de luchthaven. Daar waar nodig, kunnen ook andere stakeholders en bijv. omwonenden actief betrokken worden bij de drone-operaties, zoals bij onderzoeken naar de toepassingen en bij de sociale acceptatie van drones.

De luchthaven kan een gecontroleerde luchthaven en gecontroleerd luchtruim aanbieden waar drone-operaties nauwkeurig kunnen worden gemonitord en aangepast aan de behoefte van de verschillende stakeholders binnen de regelgeving.

Nederland heeft op dit moment diverse drone-testcentra en testgebieden, het betreft hier voornamelijk over drones over land.

Marktkans 5 - U-space

Drones moeten gecombineerd worden op de luchthaven LDH met het andere verkeer, waarbij coördinatie nodig zal zijn met DHA en de luchtverkeersleiding (lokaal op LDH-MVKK en met de LVNL). Daarvoor is een U-space nodig, luchtverkeerleiding voor drones, waarbij kan worden opgemerkt dat de drones waarschijnlijk wel grotendeels op een eigen deel van de luchthaven en in het luchtruim kunnen worden afgehandeld. Er zijn geen standaard richtlijnen voor het ontwikkelen van een U-space waardoor dit als marktkans voor LDH-MVKK wordt gezien. De ruimtelijke indelingswens van Defensie biedt ook kansen om MVKK specifiek voor drones aan te sluiten met de andere militaire oefengebieden met corridors boven land, kansen op zowel militair als civiel vlak.

Marktkans 6 - GA/BA verkeer

Als gevolg van de energietransitie wordt verwacht dat het aantal helikopterbewegingen de komen de jaren fors afneemt doordat offshore platforms worden gesloten. Wel wordt er een groei verwacht in de North Sea Heliport Alliance operaties naar bijvoorbeeld windparken. Belanghebbenden in de offshore-industrie zijn rondom Den Helder zowel in de huidige als op de lange termijn geïnteresseerd in het overbrengen van materiaal en personeel naar windmolenparken waarvoor Den Helder een goede uitvalsbasis biedt. Echter dit zal niet genoeg zijn om de teruggang in de offshore helikopteroperaties te compenseren. Daarom worden andere wegen gezocht, waarbij LDH het voordeel heeft dat het, als een van de weinige luchthavens in Nederland, de mogelijkheid heeft tot groei in aantallen vliegbewegingen.

Naast bovenstaande marktkansen zijn ook de implementatie van algemene bouwstenen omtrent ***Duurzame Energiedragers*** en ***Onderwijs en Training*** van belang. Voor elke marktkans is de beschikbaarheid van voldoende geschoold personeel een voorwaarde voor de implementatie. Het succes van elke marktkans is onder andere afhankelijk van de beschikbaarheid van duurzame energie en de bijbehorende infrastructuur (bijvoorbeeld de inpassing van elektrische drones). Deze bouwstenen kunnen op zichzelf ook weer commerciële kansen bieden, bijvoorbeeld door het versnellen van ontwikkelingen aan de hand van samenwerkingen met onderwijsinstellingen. Inzetten op *Duurzame Energiedragers* en *Training en Opleiding* is daarom niet alleen noodzakelijk, maar zal ook commercieel interessant zijn.

Om de **zes marktkansen** en **twee bouwstenen** succesvol te realiseren, zijn er per marktkans en bouwstenen **ontwikkellijnen** met bijbehorende **actiepunten** opgesteld. Deze ontwikkellijnen bestaan uit vier fases: middelen, ontwikkeling,

eindtermen en resultaat. Afhankelijk van de marktkans/bouwsteen, bestaan deze bijvoorbeeld uit marktanalyses, strategische keuzes, ruimtebeslagontwikkeling, ontwikkeling van business cases en de technische installaties met bijbehorende veiligheidseisen en licenties.

Ten slotte wordt geadviseerd om een **tafelconstructie** te ontwikkelen om communicatie en samenwerking tussen alle partijen te bevorderen. Voor de strategisch gekozen onderwerpen is het noodzakelijk om tot een vorm van communicatie te komen. Ook partijen gesproken tijdens interviews geven aan dat er veel ontwikkelingen gaande zijn en er gesproken wordt tussen partijen maar er weinig tot geen continuïteit is. Er wordt geadviseerd om initieel te starten met vier tafels: Drones, duurzame energiedragers en onderwijs en training. Hiernaast wordt ook nog een regietafel aanbevolen. Op deze manier wordt de connectie tussen de drie domeinen behouden. Omdat de marktkansen onder het domein drones elk een ander doel heeft en andere aansluitende partijen betreft, kan er voor gekozen worden om per nagestreefde marktkans een additionele tafel op te zetten.

Bovenstaande marktkansen en bouwstenen met bijbehorende ontwikkellijnen en actiepunten, dragen bij aan een gezond toekomstperspectief voor de luchthaven van Den Helder door middel van de inpassing van drones, duurzame energiedragers en onderwijs en training.

NLR
Anthony Fokkerweg 2
1059 CM Amsterdam
p) [redacted]
e) info@nlr.nl i) www.nlr.nl

Dedicated to innovation in aerospace

NLR-CR-2024-139 | september 2024

Toekomstperspectief luchthaven Den Helder

OPDRACHTGEVER: Maritiem Cluster Den Helder

AUTEUR(S):

5.1.2e	NLR
5.1.2e	NLR
5.1.2e	NLR
5.1.2e	NLR
5.1.2e	NLR
5.1.2e	NLR
5.1.2e	NLR

Koninklijke NLR - Nederlands Lucht- en Ruimtevaartcentrum

Niets uit dit rapport mag worden vermenigvuldigd en/of openbaar gemaakt, op welke wijze dan ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de eigenaar en/of opdrachtgever.

OPDRACHTGEVER	**Maritiem Cluster Den Helder**
CONTRACTNUMMER	**4600127175 Afroepnummer 2024 – 4**
EIGENAAR	**NLR**
NLR DIVISIE	**Aerospace Operations**
VERSPREIDING	**Beperkt**
RUBRICERING TITEL	**ONGERUBRICEERD**

GOEDGEKEURD DOOR:		
AUTEUR	**REVIEWER**	**BEHERENDE AFDELING**
5.1.2e Digitally signed by 5.1.2e Date: 2024.08.30 16:30:42 +02'00'	5.1.2e Digitally signed by 5.1.2e Date: 2024.09.02 12:07:07 +02'00'	5.1.2e 5.1.2e 5.1.2e 2024.09.02 13:57:57 +02'00'

Inhoudsopgave

1 Introductie 2

2 Luchthaven Den Helder 4
2.1 Maritiem Vliegkamp de Kooy 4
2.2 Luchthaven Den Helder 5
2.3 Stakeholders voor luchthaven Den Helder binnen en buiten de Kop van Noord-Holland 6
2.4 Belangrijke ontwikkelingen die aansluiten bij LDH 9

3 Toepassingsmogelijkheden voor LDH en MVKK 12
3.1 Marktkans 1 - Maritieme drones 14
3.2 Marktkans 2 - Drones voor Energieparken 16
3.3 Marktkans 3 - Air Taxi's en Vertiports 18
3.4 Marktkans 4 - Experimenteerruimte 20
3.5 Marktkans 5 - U-space 22
3.6 Marktkans 6 - Ontwikkeling van General en Business Aviation vliegoperaties 25
3.7 Bouwsteen 1 - Onderwijs en training 26
3.8 Bouwsteen 2 - Duurzame energiedragers 30

4 Ontwikkellijnen en concrete acties 32
4.1 Ontwikkellijn 1 - Maritieme drones 32
4.2 Ontwikkellijn 2 - Drones voor Energieparken 34
4.3 Ontwikkellijn 3 - Air Taxi's en Vertiports 36
4.4 Ontwikkellijn 4 - Experimenteerruimte 37
4.5 Ontwikkellijn 5 - U-space 39
4.6 Ontwikkellijn 6 - GA/BA vliegtuigen en helikopters 41
4.7 Ontwikkellijnen bouwstenen 41
4.7.1 Ontwikkellijnen bouwsteen 1 – Onderwijs en training 42
4.7.2 Ontwikkellijnen bouwsteen 2 – Duurzame energiedragers 44

5 Ontwikkeling van actiegerichte overlegtafels 46

6 Conclusie 50

7 Bibliografie 52

Appendix A Aanvullende Kennis 54
Appendix A.1 Drones 54
Appendix A.2 Windmolenparken op de Noordzee 60
Appendix A.3 Duurzame energiedragers 62
Appendix A.3.1 Waterstof 62
Appendix A.3.2 Elektriciteit 63
Appendix A.3.3 Sustainable Aviation Fuel 64

708199 0677

Appendix A.4 Onderwijs en training 65
Appendix A.4.1 Trainingen en opleidingen op regionale luchthavens van nationale betekenis 66
Appendix A.4.2 Overige luchthavens van regionale betekenis 68
Appendix A.4.3 Huidige initiatieven voor technologische ontwikkelingen in de provincie Noord Holland 69
Appendix A.4.4 Conclusie kennistoepassing en stand van zaken onderwijs en training 75

Acroniemen **78**

708199 0677

1 Introductie

In de kop van Noord-Holland, ten zuidoosten van Den Helder, bevindt zich het regionale vliegveld De Kooy. Alhoewel initieel opgericht als militair vliegkamp, wordt de luchthaven nu ook civiel geopereerd, waarbij enkele faciliteiten gedeeld worden. Sinds de vestiging van de civiele luchthaven op vliegveld De Kooij heeft de luchthaven zich gespecialiseerd in het faciliteren van helikopteroperaties van en naar de nabijgelegen offshore infrastructuur op de Noordzee. Het omvangrijke offshore en militair verkeer heeft ervoor gezorgd dat de vliegveld volledig op deze toepassingen is ingericht en hierdoor de toekomst van de luchthaven ook een zekere afhankelijkheid van deze verkeersstromen heeft.

Door afname van het militaire verkeer en potentiele toename in het civiele offshore verkeer werd een toekomstbestendig perspectief voor de luchthaven in het begin gezocht middels accommodatie van groei in aantal offshore vluchtbewegingen. Inmiddels wordt de luchthaven echter geconfronteerd met een gestage afname van de vraag naar helikoptervluchten van en naar de olie- en gasinfrastructuur op de Noordzee, nu de uitfasering van fossiele energiebronnen is ingezet. Dit, met daarbij de sterk toegenomen kosten in exploitatie, maakt dat het voortbestaan van de civiele luchthaven op het spel staat.

De uitfasering van de olie en gaswinning gaat gelijk op met de introductie van Wind op Zee als alternatieve energiebron en op termijn van waterstofproducerende platforms. De ontwikkeling, instandhouding en logistieke ondersteuning van deze alternatieve energiebronnen kan in de toekomst mogelijk voor een belangrijk deel worden ondersteund door duurzame luchtvaart. Vliegveld De Kooij kan hier door de ligging van de luchthaven ten opzichte van de Noordzee potentieel gehoor aangeven middels leveringen en onderhoud aan de platforms. Ook kan de luchthaven bijdragen aan innovatieve en duurzame ontwikkelingen binnen de luchtvaart en het in stand houden van de beveiliging van de Noordzee.

Alhoewel het huidige toekomstperspectief van de Luchthaven Den Helder ongunstig lijkt, leidt de ligging ten opzichte van de opgaven en mogelijkheden in de Noordzee tot de constatering dat behoud van de civiele luchthaveninfrastructuur naast de militaire op vliegveld de Kooij van belang is. Een nieuw, toekomstbestendig perspectief voor het civiel geopereerde deel van de luchthaven is hiertoe echter wel noodzakelijk. Het ministerie van Defensie, de gemeente Den Helder en de provincie Noord-Holland, die gezamenlijk werken aan de ontwikkeling van het Maritiem Cluster, hebben hiertoe het Koninklijke NLR in de arm genomen om een gezond toekomstperspectief voor de luchthaven van Den Helder te schetsen. Deze opgave sluit naadloos aan op de missie van het Maritiem Cluster, zoals in juni 2023 vastgelegd in een bestuursakkoord, welke inhoud dat partijen gezamenlijk beogen 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. De opdrachtgevers hopen gezamenlijk met andere overheden en kennisinstituten een basis te creëren voor verdergaande civiel-militaire samenwerking en innovatie, waarmee ook voor het bedrijfsleven een toekomst mogelijk wordt in Den Helder.

Om een toekomstperspectief te schetsen signaleert het NLR unieke marktkansen voor de luchthaven in samenwerking met het maritiem vliegkamp. Deze kansen en mogelijkheden worden verder uitgewerkt in concrete actielijnen en bieden daarmee handvatten voor de transitie naar een kansrijke, duurzame en rendabele civiele luchthaven te Den Helder. In Hoofdstuk 2, wordt verdere toelichting gegeven over de huidige operatie van de luchthaven, daarnaast worden stakeholders in nabije en verdere omgeving genoemd en wordt een eerste inkijk geboden in huidige ontwikkelingen in

708199 0677

de luchtvaart welke kunnen aansluiten bij het toekomstperspectief van de luchthaven. Hoofdstuk 3 introduceert marktkansen die specifiek voor Luchthaven Den Helder gelden, voor welke in Hoofdstuk 4 concrete ontwikkellijnen met acties zijn gegeven. In Hoofdstuk 5 worden aanbevelingen gedaan voor de ontwikkeling van werkgroepen om de marktkansen efficiënt te kunnen verwezenlijken.

De hierop volgende hoofdstukken kunnen gekarakteriseerd worden als belangrijke achtergrondinformatie (Hoofdstuk 2), specifieke marktkansen (Hoofdstuk 3) en uitwerking van deze marktkansen (Hoofdstuk 4 en 5), waarbij de uitwerking voornamelijk voor uitvoerende partijen van belang is. In het rapport wordt veelvuldig gerefereerd naar de civiele luchthaven en haar operaties, de door het Ministerie van Defensie geopereerde luchthaven en de combinatie van beiden. Deze worden aangeduid middels de volgende termen:

LDH	Luchthaven Den Helder	Civiele geopereerde deel van de luchthaven
MVKK	Maritiem Vliegkamp De Kooy	Luchthaven geopereerd door het Ministerie van Defensie
LDH-MVKK	Luchthaven Den Helder – Maritiem Vliegkamp de Kooy	Combinatie van bovenstaande

2 Luchthaven Den Helder

Op basis van eerdere onderzoeken en interviews met stakeholders in de provincie Noord-Holland, zijn de karakteristieken van Luchthaven Den Helder en Maritiem Vliegkamp de Kooy (LDH-MVKK) in kaart gebracht in dit hoofdstuk. Hoewel opgericht als maritiem vliegkamp in 1918, wordt de luchthaven sinds 1981 zowel civiel als militair geopereerd. De civiele operator maakt commercieel medegebruik van een aantal faciliteiten van MVKK. Dit betreft onder meer het gezamenlijk gebruik van de start- en landingsbaan, de verkeersleiding, de brandweer en meteodiensten. Ook de luchtzijde van de luchthaven wordt gedeeld met MVKK en is onderhevig aan strikte beveiligingsregels. In Sectie 2.1 wordt het militair geopereerde Maritiem Vliegkamp de Kooy (MVKK) en de huidige toekomstplannen kort toegelicht. Sectie 2.2 beschrijft het civiel geopereerde LDH, voor welk in dit onderzoek een toekomstbestendig perspectief wordt gezocht. Belangrijke stakeholders in de omgeving van de luchthaven zijn beschreven in Sectie 2.3 en belangrijke ontwikkelingen in de wijdere omgeving die voor MVKK-LDH, van belang kunnen zijn, zijn beschreven in Sectie 2.4.

2.1 Maritiem Vliegkamp de Kooy

Maritiem Vliegkamp de Kooy (MVKK) werd gesticht in 1918. Den Helder had al een vliegkamp voor watervliegtuigen in de Mokbaai op Texel, maar er was ook een locatie nodig voor vliegtuigen die op de grond konden landen. Deze locatie werd ten zuidoosten van Den Helder gevonden. LDH is medegebruiker van de luchthaven faciliteiten (zoals de verkeersleiding, de start-/landingsbaan en brandweer) van MVKK. Het vliegkamp is onderdeel van het Defensie Helikopter Commando en vormt de thuisbasis voor de maritieme versie van de NH90's, de gevechtshelikopters van Defensie. Deze luchtvaartuigen gaan mee als boordhelikopter op marineschepen en ondersteunen de Kustwacht vanuit MVKK. Momenteel is er één betonnen start- en landingsbaan die gezamenlijk met LDH wordt gebruikt.

Figuur 1: Overzicht van Materieel, operaties en gebruikers van Maritiem Vliegkamp de Kooy

De toegenomen instabiliteit in de wereld en het daarbij behorende dreigingsbeeld is aanleiding geweest voor een aanzienlijke verhoging van het defensiebudget. De afgelopen en komende jaren zal Defensie investeren in het vergroten van de operationele gereedheid, de gevechtskracht en de wendbaarheid. De effecten daarvan zijn ook merkbaar op MVKK. De gehele NH90 vloot zal geconcentreerd worden op MVKK en wordt verder uitgebouwd. Tegelijkertijd zullen de onderhoudsfaciliteiten uitgebreid worden en zal de infrastructuur vernieuwd worden. Vanuit MVKK zal ondersteuning geleverd worden aan amfibische operaties.

Defensie zal investeren in het gebruik van (innovatieve) maritieme drones[1] en ook op waterstof aangedreven varianten. Deze ontwikkelingen zullen plaatsvinden in een civiel-militaire context . Het maritiem drone testcentrum van het CZSK, dat nu gesitueerd is op de Nieuwe Haven van Den helder, kan zich hierbij aansluiten.

Naast de technische ontwikkelingen van maritieme drones, zijn er ook ontwikkelingen gaande op het gebied van trainingen en onderwijs. Met de komst van de nieuw ontwikkelde innovatieve drones ziet Defensie ook de noodzaak van bijbehorende onderwijs en training. Denk hierbij bijvoorbeeld aan de nieuwe veiligheidseisen en standaardiseringen van de handelingen met de nieuwe innovaties. Op dit vlak wordt nadrukkelijk de samenwerking gezocht met het regionale innovatiecentrum, METIP (Maritiem Emerging & Enabling Technologies Innovation Park) en initiatieven binnen het bredere programma Tech@Connect.

2.2 Luchthaven Den Helder

Het civiel geopereerde LDH focust zich voornamelijk op het offshore-verkeer, maar faciliteert daarnaast ook overig commercieel verkeer, en General en Business Aviation - zoals SAR operaties van de kustwacht en fotovluchten over de wadden. Wat LDH uniek maakt, is de locatie met een goede ligging ten opzichte van de windmolenparken en de olie- en gasvelden die centraal en in de zuidelijke delen van de Noordzee zijn gelegen. De ligging van het veld maakte LDH eind jaren 60 tot een logisch veld om op te richten om de opkomst van de offshore-industrie op het Nederlands Continentaal Plat te kunnen bedienen. Offshore vliegbewegingen betreffen vervoer van personeel en vracht per helikopter naar de olie- en gasplatformen, maar ook naar de offshore windparken en installatie van deze parken. LDH is de enige luchthaven in Nederland waar passagiers en vracht volledig gecontroleerd – middels passagiers- en bagagecontroles, douane, en marechaussee – naar de kritieke offshore infrastructuur vliegen. LDH is daarmee een belangrijke speler in de ontwikkel-, instandhoudings- en bevoorradingsketen van de energie-infrastructuur op de Noordzee. Sinds begin jaren 80 maakt LDH medegebruik van een aantal faciliteiten van MVKK en is de basis gelegd voor een intensieve civiel-militaire samenwerking.

Den Helder Airport (DHA, operator op LDH) is oprichter en prominent lid van de Europese North Sea Heliports Alliance (NSHA), bestaande uit de 6 belangrijkste offshore bedienende vliegvelden[2] van 5 Europese landen rondom de Noordzee die samen verantwoordelijk zijn voor het vervoer van ruim een miljoen passagiers per jaar. DHA opereert vanaf LDH welke is ingericht met alle faciliteiten van een (internationale) luchthaven. LDH beschikt over helikopter- en fixed-wingspots, een vijftal hangaars, passagier- en bagagecontrolesystemen, een terminal, incheckbalies, afhandelingsbedrijven, security, marechaussee, douane, ondergrondse brandstofbunkers met 10 tanklocaties, beveiligde parkeerplaatsen, etc. Hierdoor kan LDH samen met de vliegvelden van de NSHA ook directe vliegverbindingen met fixed-wing toestellen tussen Den Helder en luchthavens binnen en buiten de Europese Unie, het Verenigd Koninkrijk, Noorwegen en Denemarken, ontwikkelen.

[1] 957 (denhelder.nl)
[2] Aberdeen International Airport, Emden Airport, Esbjerg Airport, Humberside Airport, Avinor Stavanger Airport en Den Helder Airport

708199 0677

In totaal creëerden de offshore en overige (klein) commerciële vliegbewegingen 14822 vliegbewegingen op LDH in 2022 en werden 75042 passagiers bediend [1]. Uniek aan de vliegbewegingen is dat deze relatief weinig geluidsoverlast met zich meebrengen vanwege de vele vliegbewegingen richting zee. Daarnaast heeft de luchthaven een groot draagvlak binnen de omgeving, wat zich uit in relatief weinig geluidsoverlastklachten en grote betrokkenheid van omwonenden. Bovendien vult LDH momenteel slechts de helft van het middels vergunning verleende aantal vliegbewegingen wat betekent dat er nog mogelijkheden zijn tot groei van vliegverkeer op de luchthaven.

De verwachting is echter dat het aantal vliegbewegingen zal teruglopen vanwege de uitfasering van de olie- en gaswinning. Een ontwikkeling die reeds gaande is en onder andere aanleiding is geweest tot deze inventarisatie. De uitfasering van de olie- en gaswinning gaat gelijk op met de introductie van Wind op Zee als alternatieve energiebron. Op termijn kunnen ook waterstofproducerende platforms op zee worden verwacht [2] [3]. De ontwikkeling, instandhouding en logistieke ondersteuning van deze alternatieve energiebronnen zal in de toekomst voor een belangrijk deel worden ondersteund door duurzame luchtvaart. LDH is reeds begonnen met het verduurzamen van alle grondoperaties, het faciliteren van maritieme drones en de optimalisatie van de inrichting van het civiele deel van de luchthaven.

LDH zal zich op meerdere strategische elementen en onderwerpen moeten richten om toekomstbestendig te blijven. Huidige plannen kunnen bijdragen om in de toekomst relevant te blijven. Plannen met betrekking tot het verduurzamen van alle grondoperaties voor 2030, kunnen bijvoorbeeld bijdragen om in de toekomst de mogelijke vraag naar elektrische drone- en airtaxi operaties naar de Wind op Zee velden te faciliteren.

2.3 Stakeholders voor luchthaven Den Helder binnen en buiten de Kop van Noord-Holland

Luchthaven Den Helder bevindt zich in de kop van Noord-Holland, waar het relatief veel ruimte tot haar beschikking heeft en ruimte heeft voor verdere expansie zowel in de lucht als op de grond. De strategische ligging aan de Noordzee en de nabijheid van het luchtruim oefengebied EHR8 bieden kansen voor de ontwikkeling van de luchtvaart gerelateerde activiteiten. De Noordzee en de aangrenzende kustgebieden hebben minder restricties in vergelijking tot het drukke luchtruim boven land, wat ruimte biedt aan bijvoorbeeld drone-experimenten en testvluchten en uiteindelijk ook commerciële drone-activiteiten. Door de afwezigheid van grote bevolkingsconcentraties in de nabijheid kunnen veiligheids- en gezondheidsrisico's voor mensen – en de veiligheidsrisico's van infrastructuur – tot een minimum worden beperkt. Alhoewel grote bevolkingsconcentraties afwezig zijn, zijn er relevante samenwerkingspartners en stakeholders in de omgeving. In de volgende paragrafen worden de belangrijkste stakeholders toegelicht.

In de Kop van Noord Holland bevinden zich vele partijen met welke de luchthaven Den Helder momenteel al samenwerkt of in de toekomst kan samenwerken om verdere invulling aan het toekomstplan te geven. Dichtbij bevindt zich bijvoorbeeld het Havenbedrijf Den Helder (Port of Den Helder (PoDH)), alsook verscheidene tech-, kennis- en opleidingsinstituten zoals METIP en Vonk. De belangrijkste stakeholderclusters van Den Helder zijn in Figuur 2 weergegeven. Op basis van interviews (Voor dit onderzoek zijn meerdere interviews uitgevoerd met partijen zoals Den Helder Airport, de Marine, Defensie, de gemeente Den Helder, de Provincie Noord-Holland, LVNL en METIP) en is een overzicht gecreëerd van belangrijke stakeholders in het ecosysteem van de luchthaven. De verschillende stakeholders zijn weergegeven in de volgende clusters: de allianties, overheidsinstanties en ministeries, offshore-partijen, techcluster, veiligheidsinstanties, onderwijs- en kennisinstellingen.

708199 0677

Figuur 2: Ecosysteem luchthaven Den Helder met belangrijkste ontwikkelkansen en betrokken stakeholders

In dit adviesrapport staat de luchthaven Den Helder centraal in het ecosysteem (in oranje) met LDH en MVKK als hoofdrolspelers. Sectie 2.2 en sectie 2.3 geven meer algemene informatie over deze partijen. LDH en MVKK willen zich beiden richten op een duurzame toekomst gericht op duurzame energiedragers waarbij een combinatie tussen militair en civiel gebruik van belang is. Beide partijen willen zich focussen op de implementatie van (maritieme) drones waarvoor het van belang is om samenwerking met andere partijen te bewerkstelligen. Vanuit het nationaal programma ruimte voor defensie (NPRD) is de luchtmacht bijvoorbeeld op zoek naar een locatie voor onbemande maritieme helikopters, voor welk MVKK geschikt zou kunnen zijn. Het gaat om de Skeldar helikopter voor mijnenbestrijding en maritieme verkenning. De stationering van onbemande drones voor cargo van de luchtmacht is voorzien op Deelen. Hiervoor is tevens een corridor nodig tussen Deelen en De Kooy, en zijn corridors met kennishubs op Twente en Marknesse gewenst.

Allianties

De allianties die van belang zijn voor LDH-MVKK zijn de Hydrogen Hub, Power Up en North Sea Heliport Alliance. De regio investeert fors in projecten op het gebied van waterstofproductie, -distributie en -toepassingen voor onder andere de luchtvaart. De Hydorgen Hub stimuleert innovatie ne bevordert de samenwerking tussen partijen waardoor bredere efficiëntie en schaalvergroting wordt bevorderd. Uiteindelijk moet dit leiden tot een stabiele waterstofeconomie in Noord-Holland. In het kader van Hydrogen Hub Noord-Holland wordt momenteel bijvoorbeeld door onder andere netbeheerders, energieleveranciers en de haven een waterstofketen opgezet voor het maritiem en wegtransport in Den Helder, met waterstofvulpunten voor schepen en vrachtwagens. Ook Power Up zorgt voor een netwerk, ditmaal tussen regionale airports en ontwikkellaars van elektrische vliegtuigen, met het doel om Nederlandse Luchthavens te helpen met de start van elektrisch vliegen. LDH is onderdeel van Power Up. De NSHA is een platform voor de Europese offshore

helikopterluchthavens om overheden, energiebedrijven en haven- en industrieorganisaties te helpen duurzame en veilige helikopterdiensten te ontwikkelen voor de offshore windmarkt.

Overheidsinstanties en ministeries

De belangrijke overheidsinstanties en ministeries in dit vraagstuk zijn de gemeente Den Helder, de Provincie Noord-Holland en de Ministeries van Defensie, Infrastructuur en Waterstaat en Economische Zaken, Klimaat en Groene Groei.

De gemeente Den Helder is 100% eigenaar van LDH maar voert niet de feitelijke werkzaamheden en de exploitatie, met bijbehorende resultaten van de luchthaven, uit. De gemeente Den Helder heeft als doel een toekomstbestendig mobiliteitssysteem waarbij de luchthaven een grote rol speelt maar met het oog op meer activiteiten op de luchthaven is het ook van belang dat de luchthaven goed bereikbaarheid is. Sociale betrokkenheid van inwoners, sociale acceptatie en minimale negatieve impact op de omgeving is hierbij van belang om dit te kunnen bewerkstelligen.

De Provincie Noord-Holland is onder andere verantwoordelijk voor de mobiliteit in de provincie, als de sociaal-maatschappelijke en economische ontwikkeling, waaronder aansluiting arbeidsmarkt en onderwijs. Om toekomstbestendige besluiten te kunnen maken binnen mobiliteitsvraagstukken, zoals de regiofunctie van LDH, is kennis nodig. De provincie en gemeente spelen een grote rol bij de herpositionering van LDH als de nationale offshore helikopter luchthaven en het centraliseren van alle offshore helikoptervluchten in Den Helder. Zij zijn betrokken bij de gesprekken tussen het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, het Ministerie van Economische Zaken, het Ministerie van Klimaat en Groene Groei en het Ministerie van Defensie. Het Ministerie van IenW ziet mogelijkheden vanuit de uitvoeringsagenda van de Luchtvaartnota, maar het heeft het Ministerie van EZ daar wel bij nodig. Daarnaast heeft het Ministerie IenW groot belang bij ontwikkeling van duurzame luchtvaart gezien de duurzame luchtvaartdoelen die gesteld zijn, het verbeteren van de energietransitie en het uitvoeren van de mobiliteitsagenda waarin de inpassing van drones (het versnellen van de implementatie en de doorontwikkeling van het drone-ecosysteem binnen Nederland) een groot onderdeel is. Daarmee is de provincie bezig met het stimuleren van innovatie, ook door samenwerkingen op het gebied van technologische onderwerpen tussen bedrijven en onderwijsinstellingen te faciliteren en duurzame doelstellingen te behalen.

Offshore-partijen

Offshore-partijen betreffen bijvoorbeeld beherende partijen van windmolenparken en olieplatformen. Het doel van deze partijen is om de windmolenparken en olieplatformen zo efficiënt mogelijk te exploiteren en onderhouden met behulp van het transporteren van personeel en middelen. Middels ruimtelijke infrastructuur wordt de energie aan land verkregen. De energietransitie moet worden bevorderd maar hiervoor is wel duidelijkheid nodig dat investeringen renderen. Daarnaast is planmatige zekerheid vanuit de overheid nodig en financiële support in de vorm van subsidies.

Momenteel zijn offshore partijen al aan het testen met het gebruik van drones om de windmolenparken te voorzien van benodigd materiaal. Energiebedrijf Ørsted en dronebedrijf Skylift heeft recentelijk een zwaartransport-drone (spanwijdte van 2,5m) getest om ongeveer 100kg aan materiaal te transporteren naar een windmolen op zee. Het gaat in deze test nog niet om het transporteren van materiaal voor windmolenonderhoud maar dit staat wel op de planning. [6].

Techclusters

In Den Helder en rondom LDH zijn meerdere tech-bedrijven en start-ups gelokaliseerd. Deze bedrijven zijn vaak onderdeel van samenwerkingsverbanden zoals METIP en Tech@Connect die zich bezig houden met technologische ontwikkelen en innovaties van belang voor LDH, zoals op het gebied van luchtvaart en waterstof. Hiervoor is het van belang om over voldoende ruimte te beschikken voor bijvoorbeeld het testen en exploiteren van innovaties maar ook

708199 0677

het huisvesten van hun bedrijf. Daarnaast draagt het bij om een onderdeel te zijn van 'het ecosysteem' om zo het netwerk en kennis te vergroten. Voor meer informatie over deze initiatieven binnen de provincie, zoals METIP en Tech@Connect, zie Appendix A.4.3

Onderwijs- en kennisinstellingen

Onderwijsinstellingen in Noord Holland hebben als doel goed geschoold personeel klaar te stomen voor het bedrijfsleven en aansluiten op huidige ontwikkelingen binnen het werkveld en hierbij een sterke kennisbasis uitdragen. Een voorbeeld hiervan is het practoraat Smart Technology over innovaties op het gebied van maritieme technologie en waterstof [7]. Met deze kennisbasis kan er worden ingespeeld op de behoeftes van de toekomst, wat kan worden gefaciliteerd door bijvoorbeeld locatiegebonden faciliteiten, fysieke werkplekken en stages of afstudeeropdrachten.

Kennisinstellingen willen technologische ontwikkelingen bevorderen en ondersteunen en slaan daarmee de brug tussen academische kennis en praktische toepassing. Hiermee is het doel innovatie-ontwikkelingen te versnellen, implementeren en naar Nederland halen. Dit wordt bijvoorbeeld gedaan door Defensie te ondersteunen in operaties op en rondom schepen. Op het gebied van maritieme drones is bijvoorbeeld een realistische operationele omgeving nodig om testen uit te voeren boven zee.

Veiligheidsinstanties

Veiligheidsinstanties betreffen ILT/MLA en LVNL/CLSK. Deze instanties willen hiaten in de regelgeving opvullen en de handhaving uitvoerbaar maken. Bovenal willen zij de veiligheid waarborgen. Op het gebied van luchtvaart zijn regels omtrent veiligheid goed gekaderd maar op het gebied van drone-operaties, een nieuwe technologische innovatie, zijn er nog veel hiaten open. Om deze te kunnen concretiseren is het van belang om ontwikkelingen in de technologie maar ook eisen en wensen van alle betrokken partijen te blijven monitoren.

Bovenstaande brengt de verschillende doelen en werkzaamheden per partij in kaart. Wat de partijen met elkaar gemeen hebben is dat ze zich allen bezig houden met onderwerpen die van belang zijn of van kunnen zijn in de toekomst voor LDH. Door een ecosysteem te ontwikkelen waarin samenwerking centraal staat, kan gezamenlijk tot bijgedragen worden aan de verduurzaming van de luchtvaart en de inpassing van (maritieme) drones. Dit draagt bij aan een bestendige toekomst van LDH.

2.4 Belangrijke ontwikkelingen die aansluiten bij LDH

Naast het afnemen van interviews waarmee een inventarisatie gemaakt kan worden waar verschillende partijen in de omgeving van LDH mee bezig zijn, ziet ook NLR globale en nationale ontwikkelingen gaande die aansluiten bij LDH. In deze sectie wordt een korte omschrijving gegeven van deze ontwikkelingen. Voor meer technische achtergrond van onderstaande ontwikkelingen, zie Appendix A.

Globaal en nationaal is een sterke marktontwikkeling gaande op het gebied van onbemande, vliegende voertuigen (drones). Deze markt is vrij dynamisch en op diverse terreinen continue in beweging, zowel in de consumentenmarkt als in de professionele, industriële dronemarkt, met hoogwaardige dronetoepassingen.

NLR ziet een aantal trends, en voorziet een sterke toename van onbemande systemen en vliegoperaties, met meer en meer de wens om vluchten buiten zichtafstand van de pilot (BVLOS) te kunnen uitvoeren. Tevens zal het *Unmanned Traffic Management* systeem (UTM/U-space), de luchtverkeersleiding voor onbemande vliegoperaties, verder worden

708199 0677

ontwikkeld en in Nederland breder worden uitgerold. *Urban Air Mobility*, d.w.z. het gebruik van drones om vracht of personen te vervoeren in een stedelijke omgeving, is een trend die sterk in opkomst is en waarin Air Taxi's, oftewel electric Vertical Take Off and Landing (eVTOLs), een belangrijke rol zullen spelen.

Door de groeiende complexiteit van de diverse bij drone behorende systemen en de noodzaak van het integreren van de operaties van het onbemand met het bemand vliegen is er een toenemende behoefte aan het kunnen experimenteren met deze systemen en vooral met de nieuw te ontwikkelen operaties.

Genoemde trends zullen naar verwachting versneld doorzetten en het is zaak om LDH daar goed bij aan te laten sluiten. Daarom wordt het aanbevolen dat LDH inzet op deze drone- en air taxi ontwikkelingen. Drones moeten dan, gezien de locatie en de rol van LDH in het faciliteren van offshore bewegingen, wel bestendig zijn tegen de zware omstandigheden nabij en boven zee. Het type drones dat dit kan zijn de *maritieme drones*. Partijen als de Marine, de Kustwacht, METIP, TU Delft, NLR en diverse marktpartijen zijn op dit moment in het proces van ontwikkelen en testen van dit soort drones, hetgeen goed aansluit bij de mogelijkheden die LDH hen kan bieden.

Drones (voor bijv. goederenvervoer) en air taxi's kunnen op de korte termijn worden verwacht en worden steeds groter en complexer. Daarmee neemt ook de behoefte toe aan ondersteunende faciliteiten, bijv. voor onderhoud van drones, zoals in hangars, maar ook voor opslag en beveiliging van drones. Daarnaast zullen drone-operators een klantruimte willen en mogelijkheden tot (beveiligde) opslag van lading en onderhoudsmaterialen en gereedschappen, alsmede aansluiting op het energienetwerk, met groene-energiemogelijkheden.

Ook voor de afhandeling van drones tezamen met het normale vliegverkeer zal het een en ander moeten worden ingericht. LDH heeft een gecontroleerd luchtruim, een zogeheten CTR, waar verkeersleidingdiensten worden gegeven. Drone-vluchten kunnen in eerste instantie onafhankelijk (of in beperkt overleg) met verkeersleiding plaatsvinden, maar wanneer het aantal drones groter wordt, zullen ook drone-verkeersleidingservices ontwikkeld moeten worden in de vorm van een *U-space*. En bij LDH betekent dit tevens een verdergaande integratie van civiele- en militaire operaties.

Experimenteerruimte

Om tot deze afhandeling van drones te kunnen komen moet LDH drone-activiteiten ontwikkelen. Echter, een concept voor de drone-luchthaven is niet een bestaand commercieel verkrijgbaar business model. Dit business model moet stapsgewijs ontwikkeld worden en zal niet direct commercieel winstgevend uit te baten zijn. Voor de uitbreiding van LDH met een drone-faciliteit is het daarom noodzakelijk eerstens een *experimenteerruimte* te bieden, waarin het samenspel van drones en bemand verkeer kan worden getest. Daarnaast biedt een experimenteerruimte ook andere partijen de mogelijkheid hun operaties met systemen/drones te testen in maritieme omstandigheden. Let wel: het gaat daarbij niet om het testen van nieuwe prototype drones, maar om bewezen luchtwaardige dronesystemen te opereren, die in maritieme omstandigheden operationeel kunnen worden getest.

In Nederland zijn al verschillende dronetestcentra, ook Defensie heeft testcentra bij de krijgsmachtdelen. Bij het CZSK is het dronetestcentrum gesitueerd op de Nieuwe Haven. Gezien de gewenst groei en de beperkt beschikbare ruimte is er een wens om dit centrum te verplaatsten naar de locatie van de luchthaven. Dit zal de reeds bestaande civiel-militaire samenwerking bij het ontwikkelen, testen en uiteindelijk op de markt brengen van maritieme drones, versterken. LDH kan zich samen met MVKK zich hierin onderscheiden en koploper worden binnen Nederland en daarbuiten.

In de nabije toekomst zal het aantal *energieparken* (d.w.z. wind- en zonne-energieparken) op de Noordzee aanzienlijk toenemen. Exploitanten van deze energieparken zijn geïnteresseerd in mogelijkheden om hun bedrijfsmodel efficiënter te maken, bijv. door het gebruik van drones voor leveringen en inspecties. Dat biedt kansen en levert een mooie

708199 0677

combinatie om drones in te zetten voor dergelijke levering, inspecties en wellicht voor onderhoud van de energieparken.

LDH heeft een sterke regionale functie voor personentransport met helikopters. Recente technologische ontwikkelingen zijn de a*ir taxi's* (of eVTOLs) waarvan wordt geclaimd dat ze ook passagiers efficiënt kunnen gaan vervoeren. Deze markt bestaat nog niet, maar er vinden internationaal enorme investeringen in plaats en mocht dit doorzetten, dan is het voor LDH interessant om aan te haken om het personenvervoer van en naar de energieplatforms met eVTOLs uit te voeren. Op dit moment is de air taxi- en vertiport-markt voldoende interessant om de ontwikkelingen minimaal bij te houden gereed te staan voor activiteiten wanneer deze tot wasdom komen zodat de luchthaven de kans pakt hier in te stappen op het juiste moment. De EASA/FAA-certificatie van de eerste producten wordt binnen enkele jaren verwacht.

Het dronesegment is nationaal en internationaal van dusdanige grootte dat het van belang is om te focussen op een aantal marktkansen om een gezond toekomstperspectief te creëren voor LDH. Er zijn vele mogelijkheden maar er zal een keuze moeten worden gemaakt en prioriteit worden gegeven aan enkele kansen.

Naast het drone-georiënteerde toekomstperspectief is het ook van belang om op de korte termijn de duurzame transitie van de huidige vliegoperaties te ondersteunen en daarmee een (hub) functie binnen het NSHA-netwerk te kunnen blijven vervullen dan wel uit te breiden. Indien Schiphol Airport in de toekomst genoodzaakt wordt om het aantal vluchten te verminderen dan zou het kunnen dat General Aviation (GA) en Business Aviation (BA) naar LDH worden verplaatst. Juist deze vliegmarkten zijn momenteel sterk aan het verduurzamen en zullen de voorlopers zijn in het gebruik van de nieuwe, schonere energiedragers, zoals door het gebruik van elektrificatie, van SAF en/of van waterstof(cellen) in de voortstuwing. Ook drones zullen steeds vaker deze nieuwe energievormen gaan benutten. Als LDH op deze verduurzaming wil anticiperen, zal LDH diverse voorzieningen moeten aanleggen om zich optimaal voor te bereiden om goed met deze verduurzaming in de markt mee te kunnen bewegen.

Uit het bovenstaande kunnen de navolgende geïdentificeerde marktkansen voor LDH worden afgeleid:

1. Maritieme drones
2. Drones voor Energieparken
3. Air Taxi's en Vertiports
4. Experimenteerruimte
5. U-space
6. GA/BA- en helikopterontwikkelingen

Daarnaast wordt gesignaleerd dat het aanleggen van duurzame brandstofvoorzieningen een belangrijke bouwsteen is om de implementatie van drones en de verdere ontwikkelingen en groei van vliegoperaties te kunnen faciliteren. Daarnaast is er behoefte aan toegesneden onderwijs en training om het toekomstig benodigde personeel op te leiden. Dit vormt een tweede bouwsteen voor de doorontwikkeling van LDH. Deze marktkansen en bouwstenen worden in het navolgende hoofdstuk verder uitgewerkt.

708199 0677

3 Toepassingsmogelijkheden voor LDH en MVKK

LDH, in nauwe samenwerking met MVKK, heeft een marktkans om als eerste luchthaven in Nederland de volledige operationele integratie van duurzame bemande luchtvaart en drones te realiseren. Er zijn concrete marktkansen op het gebied van drones, zowel civiel als militair, air taxi's en vertiports. De ontwikkeling van deze integratie middels een experimenteerruimte en de ontwikkeling van een eigen, lokale dronesluchtverkeersleiding (U-space), brengt LDH in een goede positie om die marktkansen ook daadwerkelijk te benutten. In de volgende secties worden zes marktkansen voor LDH-MVKK individueel toegelicht: *Maritieme drones*, *Drones voor Energieparken*, *Air Taxi's en Vertiports*, *Experimenteerruimte*, *U-space* en *GA/BA verkeer*.

De toepassing van drones (operaties) kan middels tal van verschillende soorten drones worden ingericht. Gezien de locatie (aan zee), de diverse goede (regionale) samenwerkingsmogelijkheden en de diverse regionale marktkansen is bewust gekozen voor *Maritieme drones* en *Drones voor Energieparken*. Daarmee zal LDH onderscheidend zijn t.o.v. andere luchthaven met drone-intenties. Drone-operaties kunnen worden uitgevoerd voor:

- Inspectie en onderhoud: De (maritieme) drones kunnen worden gebruikt voor het inspecteren van infrastructuren zoals treinrails, fabrieken, kades, windmolens, boorplatforms, wind- en zonneparken en schepen.
- Milieu en veiligheid: Drones kunnen worden ingezet voor het monitoren van milieuvervuiling, zoals olielekken en emissies van schepen, evenals voor het handhaven van veiligheidsmaatregelen. Omdat drones veel data kunnen verzamelen, kunnen zij ingezet worden om bijvoorbeeld veranderingen van de natuur of bebouwing van de omgeving te monitoren.
- Noodhulp en first-responders: Drones kunnen snel ter plaatse zijn bij noodsituaties om hulp te bieden, bijvoorbeeld door het leveren van medische benodigdheden of het verschaffen van een overzicht van de situatie. De kustwacht is met name een partij die al eerste test doet met het toepassen van drones.
- Logistiek: Drones kunnen worden ingezet voor de snelle en efficiënte levering van personen en goederen, vooral naar moeilijk bereikbare locaties zoals offshore installaties, etc.

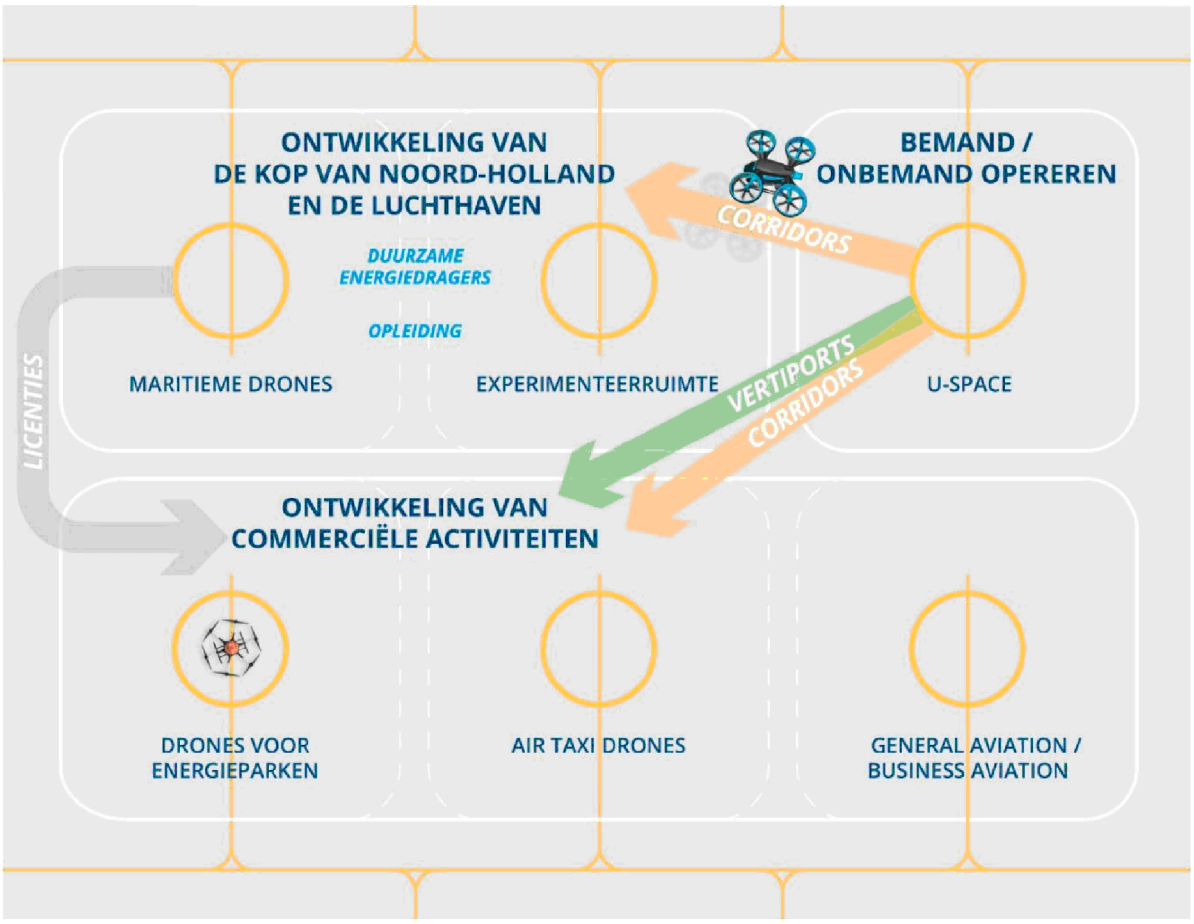
Verder wordt nader ingegaan op enkele belangrijke algemene bouwstenen omtrent *Duurzame Energiedragers* en *onderwijs en training*. Voor elke marktkans is de beschikbaarheid van voldoende geschoold personeel een voorwaarde voor de implementatie. Het succes van elke marktkans is onder andere afhankelijk van de beschikbaarheid van duurzame energie en de bijbehorende infrastructuur. Deze bouwstenen kunnen op zichzelf ook weer commerciële kansen bieden, bijvoorbeeld door het versnellen van ontwikkelingen aan de hand van samenwerkingen met onderwijsinstellingen. Inzetten op *Duurzame Energiedragers* en *onderwijs en training* is daarom niet alleen noodzakelijk, maar zal ook commercieel interessant zijn.

Overzicht marktkansen

Omdat het operationeel gebruik van drones niet zonder meer te realiseren is – er bestaan op dit moment nog geen faciliteiten/luchthavens vanwaar drones direct operationeel inzetbaar zijn voor commerciële toepassingen – worden de activiteiten omtrent marktkansen met drones eerstens ondergebracht in een "Drone Test Airport", die we vanaf nu "experimenteerruimte" zullen noemen. Deze experimenteerruimte zal moeten worden ingericht met het doel de

708199 0677

drones zo snel mogelijk in de richting van operationele inzetbaarheid te brengen, gericht op het faciliteren van drones die bijdragen aan de ontwikkeling van marktkansen zoals die hieronder zullen worden geschetst. Duidelijk moet wel zijn dat het hier gaat om de integratie in een operationele omgeving en expliciet niet om experimentele drones waarvan de betrouwbaarheid van de vlucht nog niet is vastgesteld.



Figuur 3: Marktkansen

De voorgestelde activiteiten, zie Figuur 3, vinden plaats in drie clusters: 1) de ontwikkeling van maritieme drones en de ontwikkeling van de luchthaven zelf als een experimenteerruime, 2) de integratie van drones in het luchtruim middels U-space en 3) de exploitatie hiervan in commerciële activiteiten, zoals in de blokken van de figuur is weergegeven. Wanneer deze initiële ontwikkelingen hebben plaatsgevonden en de luchthaven gereed is voor de komst van drones, bijv. door het verkrijgen van de benodigde licenties kan de luchthaven zich verder commercieel specialiseren in drones voor bijvoorbeeld operaties boven zee, waarbij op dit moment voornamelijk de ontwikkelingen rondom windmolenparken interessant lijken. Het betreft hierbij leveringen aan windmolens en inspecties. Een tweede operationele toepassing is de air taxi. De huidige helikopteroperaties kunnen op termijn deels worden vervangen door drone taxi's. Deze ontwikkelingen zullen niet op heel korte termijn plaatsvinden, maar het bijhouden van de state-of-the-art en gereedstaan voor activiteiten wanneer deze tot wasdom komen geeft de luchthaven de kans hier in te stappen op het juiste moment.

708199 0677

Voor de operatie met een groter volume drones is integratie in het huidige bemande verkeer middels een goede drone-verkeersleiding (U-space) noodzakelijk. Integratie in bemand verkeer betekent tevens de ontwikkeling van corridors naar operatiegebieden (boven zee) en de mogelijke opzet van een vertiport die air taxi-operaties moet faciliteren.

Naast de drone-operaties kunnen verdere commerciële activiteiten worden geëxploiteerd op het gebied van general en business aviation, waar de toekomstbestendigheid kan worden gegarandeerd middels het faciliteren van vluchten op duurzame energiedragers. De commerciële toepassingen moeten niet worden beperkt tot bovenstaande, maar kunnen per situatie op haalbaarheid en commercieel belang worden bekeken. Het overzicht aan commerciële activiteiten is weergegeven in het onderste blok van figuur 4.

De marktkansen *maritieme drones* en *experimenteerruimte*, vormen de basis voor de ontwikkelingen die de provincie en luchthaven geschikt maken voor gebruik van drones. Ze bieden ruimte aan onderzoek en het opzetten van nieuwe opleidingen om de operaties, gericht op de inpassing van drones in operationele omgevingen, te testen. Een hoog opleidingsniveau en de ontwikkeling van nieuwe energiedragers zijn randvoorwaardelijk. Samenwerking met de Koninklijke Marine, het lokale bedrijfsleven en onderzoeksinstellingen wordt mogelijk gemaakt. De benodigde licenties voor de experimenteerruimte zullen het mogelijk maken de commerciële activiteiten snel te kunnen opzetten.

De bovengenoemde clusters kunnen tot op zekere hoogte afzonderlijk worden ontwikkeld en keuzes moeten worden gemaakt over de prioriteiten en het tijdspad hiervoor. De keuze voor het al dan niet starten van activiteiten rondom een marktkans zal moeten worden genomen in overleg tussen alle betrokken partijen. Wel zijn er afhankelijkheden en bij latere start of bij het niet oppakken van een activiteit, moet de consequentie hiervan worden onderzocht en eventueel moeten deelactiviteiten elders worden ondergebracht.

De verschillende marktkansen en bijbehorende randvoorwaarden, zoals aangegeven in Figuur 3, zullen in dit hoofdstuk op hoofdlijnen worden besproken. Hierbij wordt de motivatie gegeven en zullen de toepassingen, randvoorwaarden en benodigde activiteiten worden besproken.

3.1 Marktkans 1 - Maritieme drones

Maritieme drones zijn drones gericht op toepassingen nabij, op of in zee, met de mogelijkheid deze drones eventueel ook op en vanaf schepen te opereren. Voorwaarden zijn dat deze drones robuust, zeewaardig, zoutbestendig en long endurance zijn. SAF en elektrificatie zullen in eerste instantie de voortstuwingsmedia zijn die direct beschikbaar zijn. Er wordt verwacht dat waterstof op de (middel)lange termijn wordt ingepast (zie randvoorwaarde 2 in sectie 3.8 voor meer informatie over duurzame brandstoffen). De huidige ontwikkelingen rondom dit type drones laten zien dat deze in afmetingen steeds groter worden en dat daarom goede voorzieningen nodig zijn om drone-operaties met dit type drones te faciliteren. LDH bezit de mogelijkheid deze voorzieningen te realiseren en verder te ontwikkelen.

Toepassingsmogelijkheden:

Operationeel wordt in Nederland op diverse plaatsen al onderzoek uitgevoerd naar het gebruik van drones. Slechts in beperkte mate betreft dit voor gebruik van drones op zee waar, naast de algemene uitdagingen die nog steeds moeten worden aangegaan voor het opereren met drones, de ruige condities, zoals harde wind en zout een grote rol spelen. Zowel civiele als militaire toepassingen kunnen profiteren van de strategische ligging van LDH en de nabijheid van de Noordzee.

708199 0677

Een voor LDH relevante partij is het CZSK, die een nieuwe ontwikkeling rondom maritieme drones gaat opzetten, genaamd "*Marsdiepproject*". Op basis van de samen met TU Delft ontwikkelde Nederdrone gaan verschillende partijen maritieme drones ontwikkelen. LDH kan de uitvalsbasis voor tests en ontwikkeling worden. De Nederlandse Kustwacht werkt nauw samen met het CZSK en heeft interesse in het gebruik van drones voor Search and Rescue-activiteiten. De Kustwacht kan daarvoor gebruik maken van de faciliteiten die LDH te bieden heeft.

De haven van Den Helder biedt mogelijkheden voor het opereren met drones. Veel commerciële ontwikkelingen vinden nu plaats rondom havens (Rotterdam, Antwerpen, Hamburg) om de huidige operaties met kleine bevoorradingsboten te vervangen door maritieme drones en om beter inspecties uit te kunnen voeren.

Een andere toepassing is de levering van goederen aan offshore productieplatforms en energieparken op zee. LDH heeft een volledig logistiek systeem gebaseerd op leveringen met helikopters gereed en kan deze overschakelen op drone-leveringen. Ook belangrijk is hier te noemen dat de luchthaven de noodzakelijke fysieke beveiliging kan bieden voor het uitvoeren van operaties en omtrent de toegang tot de faciliteiten op een afgesloten terrein.

De beveiliging van de kritieke (Noordzee)infrastructuur, monitoren van scheepsbewegingen, monitoring en opsporing van vervuilingen, detectie van emissies, spoedtransport en het assisteren bij (milieu)rampen of incidenten op zee, zijn belangrijke beleidsaspecten van de Nederlandse overheid. Drones kunnen ook hierin een belangrijke rol spelen.

Om de maritieme drone-sector te ontwikkelen zijn verder onderzoek en ontwikkeling nodig. LDH kan de uitvalsbasis zijn voor het testen van deze ontwikkelingen, juist vanwege de potentiële verbondenheid met test- en exploitatiegebieden op de Noordzee. LDH biedt hierbij de voordelen van het beschikken over een volledig ingericht terrein met alle voor de luchtvaart relevante elementen, zoals hangaars, opstelplaatsen, energievoorziening en een goede fysieke en operationele beveiliging.

Randvoorwaarden:

- De operators willen gebruik maken van de faciliteiten van de luchthaven. Vooral de fysieke beveiliging van het terrein is een belangrijke factor. Daarvoor moet er voldoende volume in de operatie en in vraag van operators zijn – anders is bijv. de Nieuwe Haven in Den Helder of een locatie aan de kust ook geschikt;
- De maritieme drones zullen luchtwaardig moeten zijn. LDH is niet een luchthaven om tests uit te voeren met experimentele systemen vanwege het mogelijk verstoren van de reguliere operaties bij mislukte tests;
- Goede toegang tot test- en exploitatiegebieden op de Noordzee is noodzakelijk. In de drone-wereld wordt hier meestal gesproken van het instellen van een "corridor", gescheiden van het overige luchtverkeer, die de mogelijkheid biedt maritieme drones van de luchthaven naar de Noordzee te vliegen. Op termijn kan de corridor worden vervangen door een geïntegreerde benadering met de verkeersleiding op LDH;
- Op de Noordzee moet voldoende ruimte voor de kust beschikbaar zijn om te testvliegen met maritieme drones. De EHR8 lijkt een geschikte locatie, maar moet worden gedeeld met defensie, die hiervoor prioriteit zal claimen.

708199 0677

Activiteiten:

Op hoofdlijnen kunnen deze activiteiten worden gezien als stappen om te komen tot de volledige ontwikkeling van maritieme drones:

- Strategische keuze
  - Strategische keuzes zijn nodig rondom drone-types, drone-operaties, ruimtebeslag, energievoorziening, et cetera;
  - Ruimte op de grond voor de benodigde infrastructuur moet beschikbaar worden gesteld op de luchthaven;
  - Het luchtruim moet beschikbaar worden gesteld in een corridor en in testgebieden op de Noordzee;
  - Er moeten keuzes worden gemaakt voor samenwerkingspartners die gebruik zullen gaan maken van de drone-airport en vlieggebieden die beschikbaar worden gesteld;
- Ontwikkeling
  - Bepalen en verkrijgen van de benodigde licenties voor gebruik van de luchthaven, resources en gebruik van het luchtruim (bijv. corridor) voor maritieme drones;
  - Bepalen energievoorziening voor drone-gebruik, de mogelijk noodzakelijke netwerkverzwaring en bepaling van de eventuele noodzaak voor SAF en/of waterstoftanks;
  - Bepalen van benodigde trainingen voor maritieme drones;
  - R&D mogelijkheden en trainingen opzetten met samenwerkingspartijen;
  - Ruimtebeslagontwikkeling voor hangars, onderhoudsruimtes, opstelplaatsen, energieopslaglocaties, klantruimtes, etc.
  - Ruimtelijke inpassing voor het operationele gebruik van de luchthaven.
- Einddoel
  - Ingerichte operationele luchthaven voor maritieme drones met alle benodigde kennis en licenties.

De ontwikkellijnen worden nader toegelicht in sectie 4.1.

3.2 Marktkans 2 - Drones voor Energieparken

Met de huidige ontwikkelingen in luchtvaartactiviteiten voor energieparken en de verwachte groei met bijkomende innovatievraagstukken vanuit de offshore energiepartijen, vormt het gebruik van drones voor leveringen aan en inspectie van energieparken een marktkans voor de luchthaven.

Toepassingsmogelijkheden:

Windmolenparken voor de onshore- en offshore-energieleverantie zijn volop in ontwikkeling op de Noordzee. Het huidige geleverde vermogen van 4,5GW wordt in stappen uitgebreid tot 71GW in 2050. Ook in het gebied rondom Den Helder zijn verschillende locaties aangewezen waarvoor de afgelopen jaren exploitatievergunningen zijn afgegeven of waarvoor tenders zullen worden uitgeschreven, zie Figuur 4. Verder worden er diverse parken voor zonne-energie aangelegd nabij Den Helder.

708199 0677

Deze relatief nieuwe Noordzee-exploitanten hebben andere businessmodellen dan de huidige olieplatformbedrijven. Gekenmerkt door kostenbesparingen staan windmolenparkexploitanten en zonne-energieëxploitanten open voor het gebruik van drones om de operaties kostenefficiënter uit te kunnen voeren[3]. Operaties die kunnen plaatsvinden met drones zijn inspectie van windmolens en zonnepanelen en levering van goederen (onderdelen). Op termijn kan ook worden gedacht aan het vervoeren van personeel, zie de marktkans rondom taxi drones zoals omschreven in sectie 3.3.

Als spin-off van deze investering kunnen andere logistieke stromen worden bekeken, met name naar rondom de luchthaven, naar de haven en naar schepen die zich buitengaats bevinden. Medische leveringen van en naar ziekenhuizen en spoedleveringen naar de Waddeneilanden kunnen een eerste stap in de verdere logistieke drone-keten vormen. Tevens hebben drones de aandacht van een groot aantal bedrijfstakken in de logistiek, zoals pakketleveranciers (PostNL, DHL, TNT) en van voedingsmiddelendistributie (supermarkten, pizza-leveranciers).

Figuur 4: Globaal overzicht windenergiegebieden in de Noordzee

Randvoorwaarden:

- Er moet voldoende volume zijn om transport vanaf een luchthaven interessant en financieel haalbaar te maken;
- Logistieke infrastructuur voor voorraadbeheer, distributie, forwarding, etc. moet op of vlakbij de luchthavens worden ingericht;
- Infrastructuur moet worden ingericht op de luchthaven voor het laden en lossen van de (grotere) drones;
- De operationele procedures voor operaties met drones op de luchthaven en in het luchtruim rondom LDH-MVKK moeten worden opgesteld;
- Leveringen aan windmolens moeten plaatsvinden op locatie, waarvoor ook infrastructuur op zee moet worden gerealiseerd, zoals landingsplatforms of afleverpunten op/bij de windmolens;
- Het onderzoek naar inspectie van windmolens vindt op dit moment plaats met windmolens op land omdat de experimenten daar eenvoudiger uit te voeren zijn. Deze moeten voldoende resultaat opleveren om op termijn ook op zee te kunnen worden uitgevoerd.

Activiteiten:

Deze activiteiten kunnen worden gezien als stappen om te komen tot de volledige ontwikkeling van leveringen aan energieparken met drones:

- Strategische keuze
    - Marktanalyse omtrent het te verwachten volume aan operaties en de verwachte omvang van het transport zelf, waarbij gekeken moet worden welk type drones hiervoor kan worden gebruikt;

[3] Op dit moment betreft 80% van de leveringen vanaf Den Helder Airport onderdelen van minder dan 15 kg, Waterdrinker 2024.

  - Ruimte op de grond voor de benodigde infrastructuur moet beschikbaar worden gesteld op de luchthaven;
  - Het luchtruim moet beschikbaar worden gesteld in een corridor en in testgebieden op de Noordzee;
  - Keuze voor samenwerking met energieplatformexploitanten en overige ondersteunende industrie (drone-bouwers en -operators, toeleveranciers, etc.) om de case op te zetten;
- Ontwikkeling
  - Ruimtebeslagontwikkeling voor hangaars, fysieke beveiliging, voorraadbeheer, forwarding, onderhoud, inspectie, laden/lossen, drone-energievoorziening, kantoorruimtes, drone control centre, onderhoudsruimte, opstelplaatsen, energieopslaglocaties, etc.
  - Bepaling benodigd energiegebruik;
  - Licenties en benodigde trainingen organiseren;
  - Inpassing voor het operationele gebruik, waaronder processen en procedures voor grond- en luchtoperaties van de luchthaven;
- Einddoel
  - Ingerichte operationele luchthaven voor drone-leveringen naar de energieplatformen en drone-inspecties die offshore kunnen worden uitgevoerd, inclusief de benodigde licenties.

De ontwikkellijnen worden toegelicht in sectie 4.2.

3.3 Marktkans 3 - Air Taxi's en Vertiports

De markt in air taxi's is sterk in beweging en marktstudies tonen aan dat deze wereldwijd van circa 1 miljard Euro in 2022 naar 4 miljard Euro in 2030 gaat stijgen. Air taxi producenten in USA, Europe en Azië zijn volop bezig hun vervoersproducten EASA/FAA gecertificeerd te krijgen. Vanaf 2027 wordt verwacht dat de eerste commerciële operaties werkelijkheid zullen zijn, eerst nog bemand zijn met een piloot, maar alle technische ontwikkelingen sturen aan op vergaande automatische- en wellicht daarna volledige autonome operaties.

In Europa zijn Lilium en Volocopter koplopers in de ontwikkeling van air taxi's (oftewel eVTOLs). De eerste leveringen van toestellen wordt gemeld. In de V.S. zijn Joby en Archer partijen om in te gaten te houden; zij zetten op dit moment productielijnen op voor de productie van tientallen toestellen per jaar. FAA-certificering wordt binnen enkele jaren verwacht voor de bemande versie (met piloot) waarbij kan worden opgemerkt dat voor defensiedoeleinden de ontwikkelingen sneller zullen gaan.

Toepassingsmogelijkheden:
Vanaf LDH kunnen de air taxi's worden gebruikt voor het transport van personen van en naar de offshore productieplatforms, schepen (loodsen, douane, personeel), maar ook naar de energieparken (indien nodig voor onderhoud en/of reparatie) en andere gewenste locaties. Ook PoDH heeft aangegeven in de toekomst behoefte te hebben aan het milieuvriendelijk kunnen vervoeren van personeel en loodsen en monteurs naar schepen. Daar ligt een mogelijkheid om gezamenlijk op te trekken.

De toekomst van helikopters is net als fixed-wingvliegtuigen gericht op verduurzaming, veelal middels efficiëntere motoren en alternatieve brandstoffen. Daarmee beweegt de verduurzaming van de aandrijftechnologie zich allemaal in dezelfde richting als die van air taxi's: meer elektrisch, meer SAF en meer waterstof(cellen). Mogelijk zal een deel van de bestaande helikoptervloot opererend vanaf LDH daarom worden vervangen door duurzame air taxi's.

708199 0677

Daarnaast kan er in de toekomst een urbane mobiliteitsontwikkeling plaatsvinden middels air taxi's. Bijvoorbeeld tussen enkele plaatsen uit de regio en de luchthaven waarmee personen (op de korte termijn voornamelijk offshorepersoneel) eerst naar de luchthaven worden vervoerd en volgens verder vliegen.

En andere air taxi toepassing vanaf LDH zou het verlenen van spoedeisende hulp, de zogeheten "first responders", oftewel het snel ter plaatse brengen van medisch personeel, brandweer of specialisten (technici) kunnen zijn, en/of bijvoorbeeld het vervoer van toeristen naar Texel (of een ander Waddeneiland) . Ook de Kustwacht kan gebruik maken van deze service. Wellicht is er zelfs in de verre toekomst een directe air taxilijnverbinding tussen Schiphol Airport (of andere luchthavens, en belangrijke stedelijke punten) en Den Helder Airport te ontwikkelen.

De luchthaven beschikt al over alle faciliteiten die nodig zullen zijn om deze nieuwe passagiersstromen af te handelen. De huidige terminal met alle voorzieningen voor beveiliging en het afhandelen van passagiers kan daarom naar verwachting direct worden gebruikt. Ook op airside kunnen de opstelplaatsen en bijbehorende afhandeling worden gebruikt voor deze air taxi's. Wel zijn extra inpassingen nodig, vooral als de air taxi's onbemand worden.

Vertiports worden vaak in één adem met air taxi's genoemd. Dit zijn landingsplatforms speciaal ontwikkeld voor air taxi's, vaak met de benodigde infrastructuur voor de afhandeling van passagiers. Hier is overlap met de huidige infrastructuur op de luchthaven. Het gebruik van een gerichte vertiport op LDH moet worden bekeken vanuit een business case- en infrastructuurperspectief. Daarvoor zijn aparte studies nodig.

Randvoorwaarden:

- Er zijn faciliteiten nodig voor de air taxi's zelf (opstal, hangaar voor onderhoud, etc.)
- Er zal een grondinfrastructuur nodig zijn, bijv. voor het inchecken van passagiers en beveiliging.
- Air taxi's zullen een laadinfrastructuur voor de elektrische systemen nodig hebben. De ontwikkelingen hiervoor volgen de huidige trend van elektrisch vliegen. Bij de aanleg van infrastructuur voor elektrificatie zal rekening moeten worden gehouden met de vervanging van helikopters door air taxi's/eVTOLs.
- Er zal een aansluiting op het bestaande security-deel voor personenvervoer nodig zijn.
- Er zal een impact zijn op de omgeving (door meer en andere vervoersbewegingen). Dat vereist nadere impactstudies.

Activiteiten:

Deze activiteiten kunnen worden gezien als stappen om te komen tot de volledige ontwikkeling van operaties met air taxi's.

- Strategische keuze
    - Opstellen van een hoog niveau strategisch plan, zodat bij strategische beslissingen over de ontwikkeling van de luchthaven al rekening wordt gehouden met mogelijke toekomstige air taxi-operaties;
    - Uitvoeren van een initiële toekomstverkenning voor air taxi's met gerichte business cases uit. Er wordt informatie opgehaald over de meest relevante Air Taxi bedrijven;
    - LDH analyseert het ruimtebeslag op de luchthaven, airside en landside (zie ook al eerder);
    - Omdat het hier een vrij onzekere markt betreft, zal, afhankelijk van de resultaten, moeten worden besloten het air taxi en/of vertiport proces door te zetten, on-hold te zetten of te versnellen;
    - Met air taxi- en vertiport-leveranciers kunnen de keuzes worden gemaakt voor samenwerking met partners die gebruik zullen gaan maken van de drone-airport en vlieggebieden die beschikbaar worden gesteld;

708199 0677

- Ontwikkeling
  - Bepalen op welke manier de ontwikkelingen zullen worden gevolgd;
  - Met een of twee air taxi en vertiport-leverancies een strategische samenwerking aangaan die de rol van 'launching customer' kunnen gaan vervullen;
  - Initiële ruimtebeslagontwikkeling en ruimte voor operationeel gebruik van air taxi's;
- Einddoel
  - Ingerichte operationele luchthaven voor air taxi operaties met alle benodigde kennis en licenties.

De ontwikkellijnen worden toegelicht in sectie 4.3.

3.4 Marktkans 4 - Experimenteerruimte

De term experimenteerruimte wordt gekenmerkt door de inbedding in een operationele omgeving, in dit geval in de luchthaven van Den Helder. Er is dus niet een afgesloten stuk van de luchthaven en van het luchtruim waar kan worden getest, maar er is ruimte voor experimenten die worden uitgevoerd tijdens openingstijden van de luchthaven en wellicht ingebed in de operationele bedrijfsvoering van de luchthaven. Daar waar nodig, kunnen ook andere stakeholders en bijv. omwonenden actief betrokken worden bij de drone-operaties, zoals bij onderzoeken naar de toepassingen en bij de sociale acceptatie van drones.

De luchthaven kan een gecontroleerde luchthaven en gecontroleerd luchtruim aanbieden waar drone-operaties nauwkeurig kunnen worden gemonitord en aangepast aan de behoefte van de verschillende stakeholders binnen de regelgeving. Zie hiervoor ook sectie 3.5 over U-space.

Nederland heeft op dit moment diverse drone-testcentra en testgebieden, de meeste zijn in ontwikkeling en draaien nog niet winstgevend. Figuur 5 schetst een overzicht. De centra zijn verenigd in het Dutch Drone Platform (DDP) met de intentie in een Nederlands drone-ecosysteem gezamenlijk een grotere markt te kunnen bedienen, waarbij wel elk centrum een onderscheidend karakter moet ontwikkelen. Het betreft hier voornamelijk over drones boven land.

Landelijke Initiatieven
Drone2Go
Drone Council Netherlands
Dutch Certified RPAS Operators
Dutch Drone Delta
Dutch Drone Platform
Medical Drone Service

Drone Netwerk Gemeenten
Amsterdam
Apeldoorn
Den Haag
Enschede
Heerlen
Hillegom Lisse Teylingen
Molenlanden
Rotterdam

Plaats	Initiatief
Amsterdam	Amsterdam Drone Lab
Den Helder	Maritime Emerging & Enabling Technologies Innovation Park
Eindhoven	High Tech Campus Eindhoven
Enschede	Space53
Groningen	@North / Hive Mobility
Groningen Airport Eelde	DroneHub Noord-Nederland
Hoogerheide	Drone Centre Aviolanda Hoogerheide
Marknesse	NLR Drone Centre
Nijmegen	Drone2Go Praktijkruimte
Rotterdam Haven	Port of Rotterdam
Valkenburg	Unmanned Valley
Zwolle - Meppel	Medical Drone Service

Figuur 5: Drone Testcentra in Nederland

LDH kan, in samenwerking met onder andere MVKK, defensie (CZSK), METIP en PoDH, een drone-ecosysteem met een specifiek maritiem karakter ontwikkelen. Het CZSK heeft behoefte aan toekomstbestendig drone-test en -oefenterrein in Nederland en kan een van de hoofdgebruikers van dit ecosysteem worden.

Een focus op maritieme drones sluit andere, landgebonden experimenten niet uit. Verschillende aspecten komen samen, zowel de dronetechniek, de specifieke drone-operaties, nieuw te ontwikkelen drone-applicaties, de implementatie van de drone-wet- en regelgeving, alsmede de link met onderwijs en training voor het ontwikkelen van een gerichte curriculum op de toekomstige drone-wereld.

Gebruikers van de experimenteerruimte zijn drone-bouwers, drone-operators (voor specifieke toepassingen), drone control softwareontwikkelaars, en on-board systeemontwikkelaars (zowel voor het kunnen uitvoeren voor de vlucht als voor tests met payloads). LDH moet keuzes maken voor de uit te voeren tests, waarbij de focus op maritieme drones voor de hand ligt. Samenwerking met kennisinstituten en opleidingsinstituten die tests willen uitvoeren, zoals in METIP kan een boost aan de activiteiten geven. LDH kan een actievere rol spelen door het aanbieden van testfaciliteiten en innovatieve werkplekken. Uit de interviews kwam naar voren dat er in METIP veel technische ontwikkelingen worden gedaan, maar vaak met kleinere drones, wat lastig toe te passen is boven zee. Met een testfaciliteit op LDH kan dit worden getackeld om meer praktische testen te draaien boven zee. Ook kan een testfaciliteit op LDH partijen, die nu voor veel geld naar LHD gehaald moeten worden om één dag te vliegen met grote drones, mogelijk verleiden om vanuit LDH te opereren.

LDH moet worden ingericht om de tests te ondersteunen. Hiervoor is meetapparatuur en analysesoftware nodig, die door de luchthaven beschikbaar kan worden gesteld. Daar waar nodig kan personeel van de experimenteerruimte bijstaan in het uitvoeren van tests, ook bijv. als operator dus als de testende partij hiervoor nog niet de juiste machtigingen heeft.

Randvoorwaarden:

- Er vinden geen vluchten met experimentele drones (die hun luchtwaardigheid nog niet hebben aangetoond) plaats;
- De luchthaven biedt de mogelijkheid te vliegen onder verschillende licenties en ondersteunt eindgebruikers in alle fasen van de testuitvoering;
- Infrastructuur moet worden ingericht, zoals hangaars en andere gebouwen om de toestellen voor te bereiden voor tests;
- Laadinfrastructuur moet beschikbaar komen;
- Er moet ruimte zijn in de operatie op de luchthaven, waarbij de verkeersleiding een prioriteitsstelling maakt.

Activiteiten:

Deze activiteiten kunnen worden gezien als stappen om te komen tot de volledige ontwikkeling van de luchthaven als experimenteerruimte:

- Strategische keuze
    - Bepalen of LDH een experimenteerruimte wil en in welke vorm: er kan eenvoudig worden gestart en gewerkt naar een uitgebreidere en complexere omgeving;
    - Bepalen waar de experimenteerruimte moet komen;
    - Samenwerkingspartijen zoeken;
- Ontwikkeling
    - Opzetten van een structuur en overleg met overheden over de instelling van experimenteerruimte en bepaal welke licenties hiervoor nodig zijn;
    - Verkrijgen van de licenties;
    - Oppakken met het CZSK om een van de belangrijkste afnemers van tests voor de experimenteerruimte te worden;
    - Ontwerp de experimenteerruimte met alle benodigde faciliteiten (testruimtes, test-equipment, drone control centre, meetfaciliteiten, grondinfrastructuur) en inrichting van het luchtruim;
    - R&D mogelijkheden en trainingen opzetten met samenwerkingspartijen in projecten zoals METIP;
- Einddoel
    - Een volledig operationele experimenteerruimte.

De ontwikkellijnen worden toegelicht in sectie 4.4.

3.5 Marktkans 5 - U-space

Drones moeten gecombineerd worden op de luchthaven LDH met het andere verkeer, waarbij coördinatie nodig zal zijn met DHA en de luchtverkeersleiding (lokaal op LDH, MVKK en met de LVNL). Daarvoor is een U-space nodig, een soort luchtverkeerleiding voor drones, waarbij kan worden opgemerkt dat de drones waarschijnlijk wel grotendeels op een eigen deel van de luchthaven en in het luchtruim kunnen worden afgehandeld.

708199 0677

De Controlled Traffic Region, de zogeheten CTR, het gecontroleerde luchtruim, vormt een uitdaging voor de inpassing van drones. MilATCC controleert de vluchten rondom LDH voor de combinatie van burgerluchtvaart en militair vliegverkeer. Vanuit militaire beveiligingsoptiek bezien is er de beperking dat operators moeten voldoen aan de militaire beveiligingseisen. Aan de andere kant biedt de ruimtelijke indelingswens van Defensie ook kansen om MVKK specifiek voor drones aan te sluiten met de andere militaire oefengebieden met corridors boven land, kansen op zowel militair als civiel vlak.

Toepassingsmogelijkheden:

De implementatie van een U-space omgeving op LDH biedt een breed scala aan kansen die bijdragen aan economische groei, veiligheid en efficiëntie. Door gebruik te maken van de strategische ligging, bestaande infrastructuur en samenwerkingsverbanden, kan LDH zich ontwikkelen tot een spil in de omgeving voor drone-innovatie en -operaties.
Wel vormt de Controlled Traffic Region (CTR), het gecontroleerde luchtruim, een uitdaging voor de inpassing van drones, vooral ook omdat de combinatie van burgerluchtvaart en militair vliegverkeer op LDH zowel een voordeel als een nadeel vormt. Het laatste vooral vanuit militaire beveiligingsoptiek bezien waarbij operators moeten voldoen aan de militaire beveiligingseisen. Aan de andere kant biedt de ruimtelijke indelingswens van Defensie, zie NPRD om MVKK specifiek voor drones aan te sluiten op de andere militaire oefengebieden met corridors boven land, kansen op zowel militair als civiel vlak.

Samenwerking vanuit LDH-MVKK met de nabijgelegen Marinebasis (het dronecentrum De Nieuwe Haven) en PoDH biedt kansen om de civiel-militaire integratieontwikkelingen rondom de inrichting van de U-space op te pakken. Samenwerking tussen LDH, LVNL, MVKK en CZSK zal noodzakelijk zijn om alle drone-bewegingen veilig te kunnen beheren, ook vanuit een militair security-perspectief. Met U-space kan LDH-MVKK:

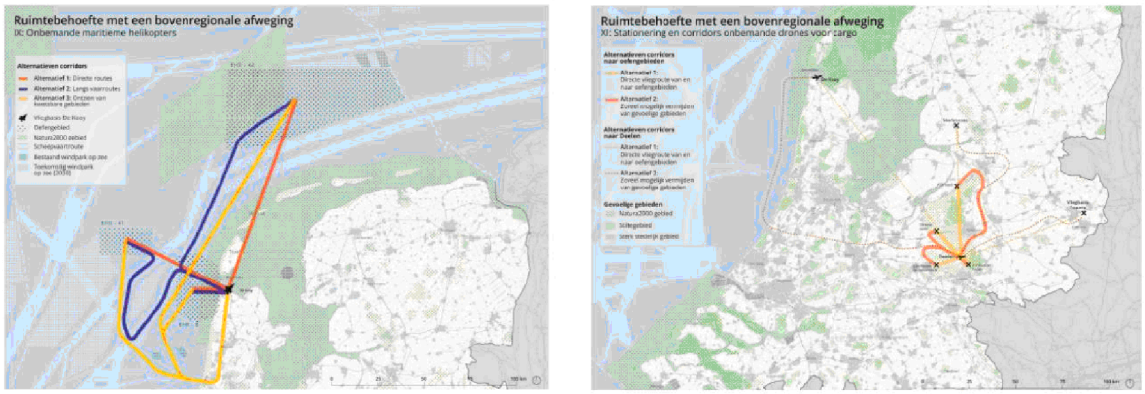
- Bemand en onbemand, opereren in de CTR van LDH;
- Meerdere vluchten tegelijk faciliteren;
- Drone-vluchten plannen;
- Beyond Visual Line of Sight operaties faciliteren;
- Air Taxi operaties faciliteren vanaf de luchthaven.

In Europa zijn de havens van Rotterdam, Antwerpen en Hamburg voorlopers op het gebied van de implementatie van U-space om lokale drone-operaties goed te kunnen beheersen. Het lijkt daarom dan ook dat in samenwerking met Port of Den Helder een ontwikkeling op dit gebied goed kan worden opgepakt. Het luchtruim moet worden onderzocht: hoe kunnen de drone=operaties binnen een Controlled Traffic Region (CTR) worden uitgevoerd, die vanuit verschillende locaties worden bestuurd. Dit vereist op dit onderwerp overleg met de autoriteiten en verkeersleiding (ILT, IenW, Defensie, LVNL) over de inrichting hiervan.

Op korte termijn kunnen acties worden gestart. DHA is al bezig om middels GoDrone aansluiting te krijgen bij de door de LVNL gecoördineerde drone-operaties voor de Open Categorie binnen CTRs van civiele luchthavens. Drones in de Specifieke Categorie zullen per vlucht een SORA (Specific Operations Risk Assessment) moeten uitvoeren en een aanvraagprocedure bij ILT moeten volgen. Tevens participeert DHA in het INTERREG North Sea Region programma om U-space voor de kust (tussen Denemarken en Frankrijk) te realiseren.

Defensie heeft in haar programma *Nationaal Programma Ruimte voor Defensie* (NPRD) een aantal vliegcorridors voor drones aangegeven om van MVKK naar EHRs voor de kust te kunnen komen voor het uitvoeren van vluchten met onbemande helikopters en om cargo van en naar vliegbasis Deelen te transporteren. Drone-vluchten in corridors worden procedureel gescheiden van het bemande verkeer, zie Figuur 6 met enkele voorstellen uit het NPRD. Eventueel worden corridors beheerd middels een U-space.

708199 0677



Figuur 6: Mogelijke corridors van en naar MVKK

Randvoorwaarden:

- De grond- en luchtinfrastructuur van LDH moet geschikt worden gemaakt voor de operatie van drones;
- Samen met MVKK, ILT, LVNL, Defensie, Provincie Noord Holland, gemeentes, ministeries en anderen moet een overeenstemming worden bereikt over de nieuwe luchtruimindeling voor drone-operaties;
- Er moet een U-space Service Provider (USSP) komen die de U-space services voor de CTR van LDH zal leveren.
- De Provincie N-H, de Gemeente Den Helder, de PoDH, MVKK en de verdere nabije omgeving van LDH zullen inspraak willen op de te ontwikkelen vlieggebieden, vooral als door de te ontwikkelen U-space ook urban drone verkeer en air taxi operaties mogelijk worden gemaakt. Sociale acceptatie zal nodig zijn.

Activiteiten:

Deze activiteiten kunnen worden gezien als stappen om te komen tot de volledige ontwikkeling U-space:

- Strategisch
  - Maak een keuze voor implementatie van U-space ;
  - Maak een keuze voor vliegcorridors;
- Ontwikkelingen
  - Onderzoek de ontwikkellessen die al zijn geleerd in de havens van Rotterdam, Antwerpen en Hamburg door contacten te leggen met deze organisaties;
  - Bespreek met de bevoegde autoriteiten hoe de ontwikkeling van een U-space en/of vliegcorridors te LDH te starten. Een formele aanvraag in overleg met ILT, LVNL, CLSK en de Ministeries van IenW en Defensie is de eerste stap;
  - Veiligheidsanalyse en luchtruimimpactstudies die leiden tot inrichting van het luchtruim met onder andere corridors naar operationele gebieden en gebieden met beperkte toegang;
  - Gesprekken met de bevoegde autoriteiten, samen met LDH en MVKK, omtrent de ontwikkeling van kortetermijnoplossingen die dagelijks, meervoudige droneoperaties in de CTR van LDH en een lokale experimenteerruimte mogelijk maken;
  - Gesprekken met USSPs (voor minstens de vier essentiële functies);
  - Bepaling van benodigde operationele middelen, waaronder ook hardware en software voor Communicatie, Navigatie en Surveillance (CNS) en de inrichting van U-space met verkeersinformatiediensten en een drone control centre;
  - Licenties organiseren;
- Einddoel
  - Een volledig operationele U-space te LDH met minimaal enkele vliegcorridors naar zee.

De ontwikkellijnen worden toegelicht in sectie 4.5.

3.6 Marktkans 6 - Ontwikkeling van General en Business Aviation vliegoperaties

Als gevolg van de energietransitie wordt verwacht dat het aantal helikopterbewegingen de komen de jaren fors afneemt doordat offshore platforms worden gesloten. Wel wordt er een groei verwacht in de North Sea Heliport Alliance operaties naar bijvoorbeeld windparken. Belanghebbenden in de offshore-industrie zijn rondom Den Helder zowel in de huidige als op de lange termijn geïnteresseerd in het overbrengen van materiaal en personeel naar windmolenparken waarvoor Den Helder een goede uitvalsbasis biedt. Echter dit zal niet genoeg zijn om de teruggang in de offshore helikopteroperaties te compenseren. Daarom worden andere wegen gezocht, waarbij LDH het voordeel heeft dat het, als een van de weinige luchthavens in Nederland, de mogelijkheid heeft tot groei in aantallen vliegbewegingen.

Toepassingsmogelijkheden:

De general en business aviation (GA/BA) markt is een markt die voor LDH in de toekomst mogelijk belangrijker kan worden. Als de grotere vliegvelden de general aviation en business aviation vluchten verder beperken door slotvermindering liggen juist daar kansen voor kleinere velden. Ook LDH lijkt geschikt om voornamelijk GA- en BA-vluchten over te nemen, waar de infrastructuur op LDH tot op zekere hoogte al op is ingericht. Dit zal invloed hebben op het ruimtebeslag, zowel van het luchtruim als fysiek op de luchthaven door bijvoorbeeld extra benodigde vliegtuigopstelplaatsen en hangaarfaciliteiten.

Het is de verwachting dat LDH in de toekomst een grotere functie binnen het NSHA netwerk zou kunnen vervullen. Binnen dit netwerk kan LDH zich toekomstbestendig maken door bemande helikoptervluchten te verduurzamen. Deze toekomstbestendige toepassingen liggen voornamelijk in het verduurzamen van het netwerk door middel van vliegen op alternatieve brandstoffen als waterstof en batterijen en de duurzamere kerosinevariant SAF. Enkele klanten hebben tevens al aangegeven gebruik te willen maken van duurzame energiedragers voor hun vluchten mocht dat in de nabije toekomst mogelijk zijn. Naast de intensivering van lijndiensten tussen de offshore-luchthavens kan ook het verkeer vanuit huisvesting naar de luchthavens worden geïntensiveerd, die een fly-on-demand format zou kunnen aannemen zoals gebruikelijk is in het taxiverkeer op de weg.

Daarnaast kan het netwerk worden geïntensiveerd en uitgebreid door onderstaande minder concrete plannen met betrekking tot de:

- Overplaatsing van de helikopteropleiding van de politiekorpsen naar LDH;
  - Overplaatsing van de Kustwachttoestellen, nu gestationeerd te Schiphol, naar LDH;
  - Overplaatsing van de helikopteropleiding van Lelystad Airport naar LDH;
  - Overplaatsing van bepaalde militaire toestellen, waarvoor Defensie nog ruimte zoekt, naar MVKK.

Randvoorwaarden:

- Het LDH ruimtebeslag (inclusief vergunningen) is toereikend om groei in GA/BA verkeer te kunnen accommoderen, zowel wat betreft het luchtruim (in aantal slots, openingstijden, etc.) als fysiek op de luchthaven voor bijvoorbeeld extra opstelplaatsen, tank- en hangaarfaciliteiten;
- Een belangrijke randvoorwaarde voor de aanpassing van de huidige vliegoperatie is dat er voldoende animo binnen de bemande luchtvaart is om duurzame brandstoffen te gebruiken als energiedrager. Dit kan in de vorm van SAF, elektrobatterijen en/of waterstof, voor welke wederom randvoorwaarden in infrastructuur, opslag en veiligheid gelden, welke zijn beschreven in Sectie 3,9.

708199 0677

Activiteiten:

- Strategische keuzes
  - Strategische gesprekken voeren en keuze maken welke (nieuwe) functies, commercieel levensvatbaar, toegepast kunnen worden op de luchthaven, en deze prioriteren in mogelijkheden, tijd en kansen;
- Ontwikkelingen
  - Verken middels een studie, de werkelijke potentie van de GA/BA groeimarkt voor LDH;
  - Bespreek met de diverse directe betrokkenen de kansen om bijv. helikoptertrainingen naar LDH te verplaatsen, Kustwachtvliegtuigen naar LDH over te plaatsen of een deel van de vluchten te herplaatsen naar LDH, of een (elektrische) lijnvlucht tussen LDH en andere luchthavens binnen de NSHA op te zetten;
  - Breng praktische keuzes in kaart om aan de randvoorwaarden voor de verwachte drones, helikopters en vliegtuigen en hun energiedrager te voldoen. Hierbij moet bijvoorbeeld gedacht worden aan opstelplaatsen en brandstofopslagplaatsen.

- Einddoel:
  - Nieuwe, of uitbreiding van huidige, commercieel interessante vliegactiviteiten verkrijgen op LDH.

3.7 Bouwsteen 1 - Onderwijs en training

Samenwerking tussen Den Helder Airport en onderwijs- en trainingsinstellingen heeft meerdere voordelen. Ten eerste is het voor studenten van beroepsopleidingen en universiteiten zeer waardevol om tijdens hun studie praktijkervaring op te doen. De vaardigheden van studenten sluiten daardoor beter aan op de arbeidsmarkt. Daarnaast faciliteren nauwe betrekkingen tussen het bedrijfsleven en onderwijsinstellingen kennisuitwisseling. Deze kennisuitwisseling draagt bij aan aansluiting van opleidingen bij de vraag uit de markt. Bovendien zorgen praktijklessen op locatie, werkplaatsen, studie- en expositieruimtes, stages en afstudeeropdrachten ervoor dat bedrijven zichtbaar zijn als potentiele werkgeven na het afstuderen. De specifieke invullingen aan de samenwerkingen op LDH ligt aan het onderwerp. In de interviews met onderwijsinstellingen werd benoemd dat er voornamelijk interesse is in samenwerkingen op het gebied van offshore onbemande operaties en waterstofoperaties, gezien de locatie van LDH.

Met betrekking tot de opleiding en training van (operationeel en onderhouds-)personeel, zal de ontwikkeling van drones diverse nieuwe mogelijkheden bieden om de portfolio uit te breiden van de opleidingen aan de instituten (hogescholen, zoals de HvA, Inholland en MBO's zoals Vonk, etc.), waardoor studenten en huidig personeel kunnen ingezet op ontwikkelingen in de omgeving.

Samenwerkingen op het onderwerp maritieme drones kunnen worden aangegaan met onderwijsinstellingen met betrekking tot de volgende studies:

- *Vonk:* Elektrotechniek, Koopvaardij & marinetechnicus, Logistiek, Mechatronica, Materiaal / werktuigbouw, Middenkader engineering, Service & onderhoud, Travel, Leisure & Hospitality, Veiligheid & Vakmanschap (VEVA);
- *InHolland:* Bouwkunde, Civiele Techniek, Elektrotechniek, Maintenance, Technische Bedrijfskunde, Technische Informatica, Werktuigbouwkunde;

708199 0677

- *HvA:* Engineering (Elektrotechniek, Product ontwerpen, Technische Bedrijfskunde), Werktuigbouwkunde, Master Structural Engineering, Toegepaste Wiskunde, Logistiek, Aviation, Logistics Engineering, Logistics Management, Maritiem Officier.

Opleidingen die aansluiten bij het onderwerp GA/BA zijn op het gebied van facility en hospitality management, zoals Travel, Leisure en Hospitality op Vonk. Ook studies gerelateerd aan veiligheid, zoals Handhaving en beveiliging of Veva (samenwerking met defensie) op Vonk sluiten hierbij aan. Onderhoud is ook een onderwerp wat hier en bij andere toepassingsmogelijkheden, zoals maritieme drones en IAM aansluit, zoals Maintenance of werktuigbouwkunde op Inholland.

Er zijn veel voorbeelden van samenwerkingen tussen luchthavens en onderwijsinstellingen die voordelen bieden aan beide partijen en de studenten. De volgende toepassingsmogelijkheden op LDH kunnen dit stimuleren:

1. Colleges op de luchthaven.
   In Eindhoven geeft Summa College alle lessen uit de opleiding luchtvaartdienstverlener op Eindhoven Airport. Op Groningen Airport Eelde biedt Noorderpoort praktijklessen Luchtvaartdienstverlening en praktijklessen beveiliging met Securitas Groningen. Het ROC van Flevoland en het ROC van Amsterdam geven een deel van de opleidingen Luchtvaart, Logistiek en Travel & Hospitality op Lelystad Airport (SCALA). Het Aviation Competence Centre werkt samen met Maastricht Aachen Airport Op deze school wordt in opdracht van VISTA College de opleidingen MBO luchtvaarttechniek aangeboden in de richtingen Eerste monteur vliegtuigonderhoud, Technicus Mechanica of Technicus Avionica. Albeda Rotterdam The Hague Airport College geeft les in opleidingen luchtvaartdienstverlener en luchtvaartbeveiliger op het luchthaventerrein. TAT opleidingen geeft de opleiding steward(ess), allround luchtvaartdienstverlener en grondsteward(ess) op Rotterdam The Hague Airport.
2. Stages en afstudeeropdrachten vinden op verschillende luchthavens plaats. De grootste effectiviteit kan bereikt worden als de inhoud van de opdrachten en scripties wordt gecoördineerd vanuit een kennisagenda in plaats van ad-hoc.
3. Fysieke ruimte wordt beschikbaar gesteld aan studenten om te studeren (TU/e op Eindhoven Airport), evenementen te organiseren (TU/e op Eindhoven Airport), studenten- challenges te houden, of een werkplaats op te zetten voor experimenten en projecten (Rijksuniversiteit Groningen, Hanzehogeschool, NHL-Stenden met onderzoek naar waterstoftoepassingen en logistiek).
4. Testfaciliteiten aanbieden: Dit wordt bijvoorbeeld aangeboden op vliegveld Teuge om infrastructuur te ontwikkelen om elektrisch vliegen te faciliteren (DEAC).
5. Actieve rol in kennisnetwerken Organiseren of een centrale rol spelen in een kennisnetwerk: In 2019 hebben de gemeente Rotterdam en RTHA de Rotterdam The Hague Innovation Airport (RHIA) opgericht. Dit is een samenwerkingsverband tussen de initiatiefnemers, de gemeente Den Haag, gemeente Delft, TU Delft, InnovationQuarter, provincie Zuid-Holland en het ministerie van Infrastructuur & Waterstaat. RHIA heeft momenteel (2022) meer dan 65 partners die werken aan meer dan 30 projecten.

Om uiteindelijk tot een structurele samenwerking te komen met onderwijsinstellingen, defensie en bedrijfsleven en het lesaanbod van scholen goed aan te laten sluiten op het bedrijfsleven en defensie kan worden ingespeeld op de volgende ontwikkelingen:

Opzetten van een kennisagenda:
Om een samenwerking met onderwijsinstellingen en betrokken partijen aan te gaan moet een startpositie worden gedefinieerd. Door onderwerpen breed te definiëren kunnen verschillende opleidingen en opleidingsniveaus aanhaken. Dit past aan bij Vonk, aangezien dit een fusieorganisatie van ROC en Clusius met een breed aanbod aan opleidingen. Hierbij is het ROC gericht op maritiem (blauw label) en Clusius op landbouw en agricultuur (groen label). Deze

708199 0677

samenwerkingen met verschillende opleidingsniveaus zorgt er voor dat er zowel praktisch, als meer theoretisch door middel van fundamenteel onderzoek aan een onderwerp gewerkt kan worden. Deze samenwerking zorgt echter ook voor uitdagingen. Zo moeten universiteiten een onderzoeksopdracht hebben met andere afstudeereisen dan een MBO. Ook het overdragen van kennis kwam uit de interviews naar voren als een mogelijk obstakel. Om deze obstakels te vermijden kunnen middelen worden ingezet vanuit LDH, zoals het aanbieden van een fysieke werkplek en faciliteiten om samen te komen met onderwijsinstellingen en andere betrokken organisaties. Dit zou eventueel gecombineerd kunnen worden met evenementen zoals de Helderse zomerfeesten. Dit draagt bij aan het vormen van een community en kan een positief effect hebben op de omgeving, door bijvoorbeeld extra vraag naar hotels.

Vooral de focus op nieuwe operaties, zoals het vliegen met maritieme drones is aantrekkelijk, aangezien dit een redelijk nieuw onderwerp is waar binnen onderwijsinstellingen niet veel aan wordt gewerkt. Een grote uitdaging voor het implementeren van onbemand offshore vliegen is echter de moeilijkheid van het doorschakelen naar operationalisering en productie. De samenwerking op verschillende TRL-niveaus (De TRL's geven de mate van ontwikkeling van een technologie aan in een range van TRL1 tot TRL9) is daarom van groot belang in het versoepelen van dit proces. Hierbij kan gewerkt worden aan een samenwerking tussen verschillende onderwijsinstellingen (laag TRL niveau 1-3, fundamenteel onderzoek), kennisinstellingen en start ups (hoog TRL niveau 7-9, (demonstraties) in operationele omgeving). Bijvoorbeeld de corridor tussen LDH, Valkenburg en Marknesse, waarbij veel TRL niveaus bij elkaar komen (hoog TRL vanuit Start ups in Valkenburg en lager TRL vanuit fundamenteel onderzoek in Marknesse). Dit kan de samenwerking tussen deze organisaties stimuleren. LDH kan hierbij aan bijdragen door het aanbieden van een testfaciliteit. Ook hier kan de samenwerking met onderwijsinstellingen worden versterkt in de vorm van een lectoraat en/of practoraat. Dit is niet alleen een kans voor LDH om verder uit te breiden, maar wordt ook het lesprogramma van studenten aangepast op de nieuwste ontwikkelingen in de omgeving. Ook kan het aanbieden van test en trainingsfaciliteiten op het gebied van waterstof en vliegen met waterstof-drones een manier zijn om studenten enthousiast te maken. Een voorbeeld is het opzetten van een lectoraat met de HvA en TUe. Er vinden al overleggen plaats tussen de provincie Noord Holland en deze onderwijsinstellingen om dit concreet te starten op LHD.

Ook voor het uitbreiden van huidige vliegoperaties zijn er mogelijkheden om samen te werken met onderwijsinstellingen in de regio. Een samenwerking met Vonk op het gebied van luchtvaartdienstverlening zou kunnen worden opgezet om dit te faciliteren, zoals dit op Lelystad airport (SCALA) wordt gedaan.

Huidig personeel trainen en/of omscholen

Opleidingen en cursussen voor de specialismen van de verschillende markkansen kunnen commercieel worden aangeboden. Voorbeelden hiervan zijn cursussen voor werken met waterstof, vliegopleidingen voor drones of nascholing voor onderhoud met drones. Er worden drone opleidingen aangeboden op een aantal luchthavens, zoals Vliegveld Valkenburg Katwijk en Twente Airport, zie Appendix A.4.2 voor de relevante partijen. Met de ontwikkeling van een corridor tussen Valkenburg en LDH zou hierop kunnen worden ingespeeld aan de hand van de operationele en technologische ontwikkelingen van onbemand vliegen op LDH.

Op het gebied van veiligheid voor het vliegen met (waterstof) drones zijn er ook ontwikkelingen nodig op LDH. Bijvoorbeeld tijdens het uitvoeren van testen met drones ligt de verantwoordelijkheid van het waarborgen van de veiligheid van studenten waar mee wordt samengewerkt bij LDH. Wanneer er met waterstof gewerkt wordt, stelt de Nederlandse wetgeving eisen aan de kwalificaties van personeel dat met hiermee werkt. De Arbowetgeving bevat een besluit dat voorkomt uit de Europese regels omtrent explosiegevaar (ATEX of Atmosphères Explosibles). Risico's op explosies moeten worden verminderd door een risicoanalyse, een gevarenzone-indeling, passende beheersmaatregelen en voorlichting van werknemers. Bij Koninklijke PBNA kunnen werknemers via het IECEx 05 examen aantonen dat ze in staat zijn om te werken in een explosiegevaarlijke omgeving. Dit is een internationale certificering. Er zijn verschillende aanbieders van cursussen op dit gebied verspreid over Nederland. Aangezien waterstof een belangrijke rol kan gaan spelen in en rondom Den Helder, ligt het voor de hand om voldoende onderwijs en nascholingscapaciteit in de regio te creëren, zodat er voldoende geschoold personeel beschikbaar is in de regio.

Op korte termijn kunnen helikoptertrainingen van HeliCentre of HeliHolland, die nu op Lelystad airport gegeven worden, worden geïmplementeerd op LDH. Dit kwam als input vanuit stakeholders naar voren. Het geven van deze trainingen trekt nieuwe helikopterpiloten aan. Dit kan eventueel gecombineerd worden met cursussen of trainingen voor het vliegen met drones.

Militaire samenwerking versterken:
De huidige samenwerking tussen MVKK en de medegebruikers (DHA, vliegclub, modelvliegclub) is goed. De communicatie tussen de verschillende partijen is makkelijk vanwege de schaal van de operaties. Er zijn verschillende initiatieven om vaker drones in te zetten, zowel bij defensie als bij de civiele partijen. Er is ruimte voor samenwerking om drones geschikt te maken voor maritieme operaties en samenwerkingen op het gebied van opleidingen en training. Bijvoorbeeld met de komst van de Skeldar drones zullen er drone operators en onderhoudstechnici moeten worden opgeleid. Er is ruimte in het luchtruim en geluidsruimte beschikbaar om een dronehub te stationeren op LDH.

Daarnaast worden extra NH90 maritieme helikopters gestationeerd op MVKK. Hierdoor zal de vraag naar onderhoudstechnici toenemen en zullen er nieuwe NH90 bemanningen moeten worden opgeleid. De basis-helikopteropleidingen vinden op andere plekken plaats, maar functieopleiding voor het vliegen met de NH90 zelf en voor de maritieme operaties zullen wel op MVKK plaatsvinden.

De Aeroclub Maritiem is een civiele vliegvereniging, maar er is wel een historische band met het Koninklijk Instituut voor de Marine (KIM). Dit biedt ook kansen voor trainingen met kleine propellervliegtuigen.

Aan de Nederlandse Defensieacademie (NLDA), op het Koninklijk Instituut voor de Marine (KIM) wordt wetenschappelijk onderzoek gedaan met een laag TRL. Daarmee zou bijvoorbeeld invulling aan onbemand vliegen door de marine gegeven kunnen worden door middel van gericht onderzoek of afstudeeropdrachten. Defensie zit al in een aantal programma's zoals METIP en is een belangrijke eindgebruiker voor onbemand vliegen. Vanuit onderwijsinstellingen is de interesse in defensie ook groot. Samenwerkingen kunnen in de vorm van projecten, zoals in METIP.

Randvoorwaarden:

- Goed geschoold personeel is een voorwaarde voor veilig, efficiënt en kwalitatief hoogwaardig productie en dienstverleningen. Investeren in de opleiding van personeel zal ook de winstgevendheid van ondernemingen vergroten. Deze randvoorwaarde is daarom, indirect, ook een commerciële kans.

Activiteiten:

- Langetermijndoelen stellen en samenwerkingsverbanden aangaan met onderwijsinstellingen uit de regio zoals ROC Vonk, ROC van Amsterdam en Flevoland, de Hogeschool van Amsterdam, Hogeschool Inholland, en MBO Life Sciences.
- Aansluiten en een actieve rol spelen in initiatieven uit de regio. Deze Initiatieven omvatten technologische ontwikkelingen vanuit onderwijsinstellingen in samenwerking met bedrijven, zoals METIP, Tech@Connect, SmartFuture, HydrogenValley en de North Sea energy gateway. Meer informatie over deze huidige initiatieven is te vinden in Appendix A.4.3.

708199 0677

3.8 Bouwsteen 2 - Duurzame energiedragers

Om klimaatneutrale luchtvaart mogelijk te maken, zijn radicale innovaties zoals nieuwe voortstuwingtechnologieën, nieuwe drone- en vliegtuigontwerpen en alternatieve brandstoffen van groot belang. Duurzame energiedragers als waterstof, elektriciteit en sustainable aviation fuels kunnen hierin een grote rol spelen, ook op kleine en regionale velden als Den Helder Airport/Maritiem Vliegkamp De Kooy. Het huidige verkeer van Den Helder vliegt over het algemeen lokaal en kortstondig. De civiele vluchten worden veelal ingezet ter bereiking van nabijgelegen boorplatforms, bescherming van de kust, lesvluchten of voor plezier. Deze doeleinden zijn bij uitstek geschikt voor het bemand en onbemand vliegen op alternatieve energiedragers ofwel vervanging door elektrische drones. Het is daarom aannemelijk dat het luchtverkeer op Den Helder in de toekomst ook steeds meer via duurzame brandstoffen worden voortgestuwd. Hiervoor zal ook de infrastructuur op de luchthaven moeten veranderen. Het elektriciteitsnet zal aangepast moeten worden voor verzwaring en laadpunten moeten geïnstalleerd worden. Daarnaast zijn er ook kansen voor onbemande en bemande luchtvaart op basis van cryogene waterstofvoortstuwing, waarvoor opslag- en vulinfrastructuur moet worden aangelegd. Voor beide brandstoffen zijn in beperkte mate voorbeeldluchthavens met directe implementatie op handen, waardoor ook op dit gebied een relevante trainings- en opleidingsfaciliteit ingericht kan worden op LDH.

Momenteel lijkt het elektrisch vliegen de meest voor de hand liggende manier voor de transitie naar vliegen op alternatieve klimaatvriendelijke energiedragers. Elektrisch vliegen reduceert direct de CO_2 uitstoot, NO_x en overige niet-CO_2 effecten zoals die van condensatiestrepen en draagt zo bij aan de vermindering van negatieve effecten van luchtvaart op het klimaat en de lokale luchtkwaliteit. Voor de kortste afstanden lijkt elektrisch vliegen zeer geschikt. In het kader van 'rondje Nederland' is op LDH al een elektrische Pipistrel Velis Electro geland, een zeer klein vliegtuig met beperkte beschikbaarheid voor passagiers en belading, maar op de middellange termijn worden de introducties van bijvoorbeeld Ampaire, Heart en Maeve verwacht welke een grotere (>20) passagiers- en beladingscapaciteit en range hebben. Ook op het gebied van helikopters wordt aan elektrificatie gewerkt. Naast de eerder beschreven drones (en bijv. de kleinere eVTOLS door Volocopters en eHang) wordt ingezet op het elektrificeren van grotere bestaande helikoptermodellen. Robinson Helicopter Company heeft, bijvoorbeeld, een eR44 ontwikkeld welke nu ingezet wordt voor orgaantransporten in Californië met een beperkte range van zo'n 40km. Daarnaast liggen zeker ook op de korte termijn kansen in de inzet van SAF om CO_2 en tot op enige hoogte niet-CO_2 effecten van de (conventionele) luchtvaart op Den Helder te verminderen.

Toepassingsmogelijkheden

De toepassingsmogelijkheden voor Den Helder zijn op korte termijn vooral gericht op het opzetten van een SAF- en elektriciteitsinfrastructuur en het starten van de ontwikkelingen van waterstofinfrastructuur aangezien de implementatie van waterstofdrones en -vliegtuigen pas op middellange termijn verwacht worden. Het elektrisch vliegen is vooralsnog voorzien als de belangrijkste toepassing van de bouwsteen Duurzame Energiedragers op de korte termijn. Er is naar verwachting veel toekomst voor bemand elektrisch vliegen, maar wel voor een beperkt aantal toepassingen. Zo kunnen korte vluchten in de nabije toekomst (circa 2030) volledig elektrisch uitgevoerd worden, omdat deze vaak met kleinere vliegtuigen en voor kleinere afstanden, tussen 100-300km, gebruikt worden. In de verdere toekomst (circa 2050) is de verwachting dat (hybride)elektrische vliegtuigen worden ingezet om meer passagiers te vervoeren over een kortere afstand tot maximaal 1000 km, bijvoorbeeld met een business jet van Nederland tot Denemarken. De civiele luchtvaart, uitgezonderd langdurige kustwachtvluchten, op Den Helder Airport is bij uitstek geschikt voor elektrificatie, vanwege kleinere eisen ten opzichte van reikwijdte en laadvermogen. Deze relatief lage eisen zijn van belang omdat de energiedichtheid van batterijen lager ligt dan die van kerosine en de aanstonds verwachte marktintroducties van elektrische luchtvaarttuigen over relatief kleine ranges en laadvermogens beschikt. Daarnaast is Den Helder Airport in goede gelegenheid om elektrische drone-operaties te faciliteren zoals eerder beschreven, welke tevens ontwikkeld zijn

708199 0677

met kleinere reikwijdtes en laadvermogen. Om de toepassing te verwezenlijken zal mogelijk het elektriciteitsnet aangepast moeten worden, zie Appendix A.3.2, welk overleg met de lokale netbeheerder vergt.

Op de korte tot middellange termijn zijn er ook mogelijkheden voor de transitie naar sustainable aviation fuels. Vliegtuigen en helikopters vliegend op kerosine zijn gecertificeerd om ook op SAF (een blend van conventionele kerosine en een Synthetic Blending Component (SBC)) te vliegen, waarbij de huidige limiet voor het percentage SBC op 50% ligt. De uiteindelijke SAF heeft nagenoeg dezelfde samenstelling als conventionele kerosine, maar door het productieproces te verduurzamen kan de totale CO_2 uitstoot beperkt worden. Daar de vliegtuigen hiervoor niet aangepast hoeven te worden wordt SAF ook wel een drop-in fuel genoemd. Sustainable Aviation Fuels kunnen op diverse manieren geproduceerd worden, voornamelijk verschillend in het productieproces van de SBC, in Appendix A.3.3 is een overzicht van de SAF productieprocessen weergegeven.

Op de lange termijn ligt er ook potentie op het gebied van waterstofaangedreven drones en vliegtuigen. Echter worden waterstofaangedreven vliegtuigen pas op de markt verwacht vanaf 2035 en bevinden waterstofdrones zich in de ontwikkelfase. Om de juiste infrastructurele waterstofaanpassingen te kunnen bewerkstelligen, is het van belang om betrokken te zijn tijdens deze ontwikkelingen zodat er ook vanuit het perspectief van de luchthaven rekening gehouden kan worden met wensen en eisen. Een overzicht de verschillende soorten van waterstof en mogelijke stappen ter voorbereiding op toekomstige waterstofleveringen op Den Helder is gegeven in Appendix A.3.1.

Randvoorwaarden

Randvoorwaardelijk voor een succesvolle implementatie van duurzame energiedragers op LDH met behoud van toekomstperspectief zijn het garanderen van de vraag naar afname van de duurzame energiebron en het garanderen van de veilige opslag en operatie met de duurzame energiebron.

- Infrastructuur voor leveringen van SAF middels vrachtwagens.
- Veilige opslag SAF op luchthaven, aparte tanks, ombouw conventionele kerosinetanks.
- Infrastructuur voor mobiele dan wel permanente elektrische laders, mogelijk inclusief netverzwaring.
- Opleidingen in het kader van veilige luchthavenoperaties met duurzame brandstoffen.

Activiteiten

De activiteiten om het succes van de bouwsteen en het garanderen van de randvoorwaarden kunnen samengevat worden in de volgende stappen:

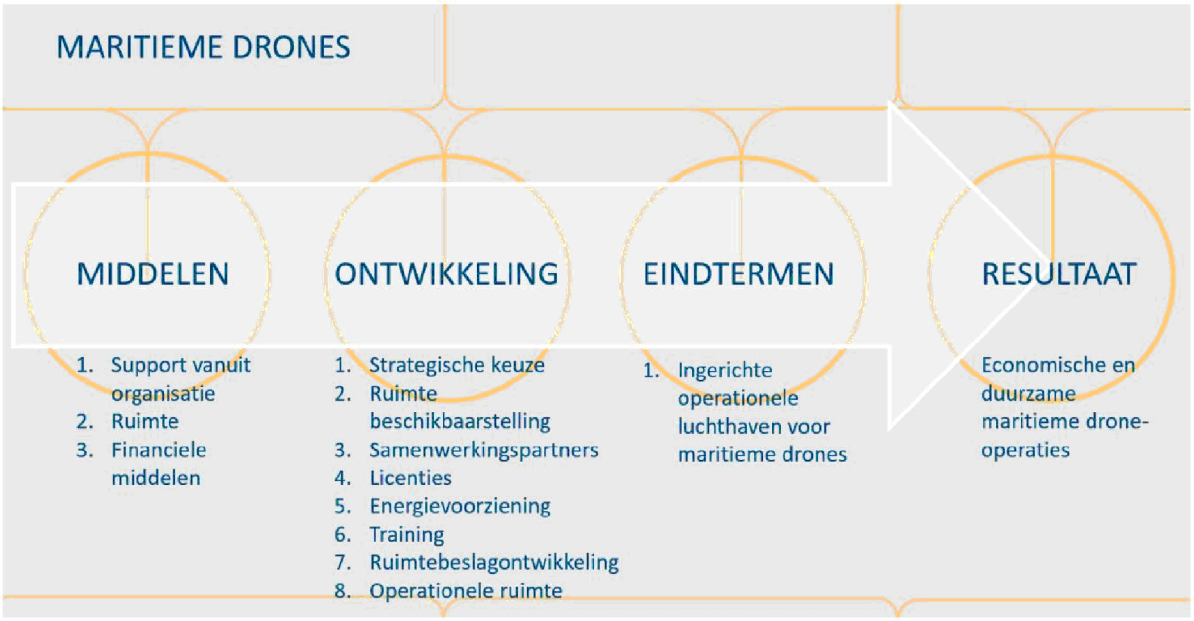
- Strategische keuze in welke energiebron te investeren op basis van marktanalyse en ervaringen uit het Power Up netwerk bij welk de luchthaven is aangesloten;
- In kaart brengen van huidige en toekomstige energieverbruik per energiedrager;
- Overleg met netbeheerders en brandstofleveranciers;
- Opstelling veiligheidsplan duurzame energiebronnen met aandacht voor opleidingen en trainingen en fysieke maatregelen;
- Aanleg eerste (mobiele) elektrische laadpalen/ ontvangst eerste SAF leveringen en opstelling plan permanente opslag;
- Experimenten met operaties gebruikmakend van duurzame energiebronnen.
- Betrokkenheid bij waterstofnetwerk in de omgeving en op andere luchthavens via Power Up en Hydrohub opdat toekomstplannen in het vervolg geschetst kunnen worden.

708199 0677

4 Ontwikkellijnen en concrete acties

In hoofdstuk 3 worden zes marktkansen geschetst voor LDH. In dit hoofdstuk worden daarop gebaseerd de ontwikkellijnen beschreven en in concrete acties vertaald om de marktkansen tot implementatie te kunnen brengen in een tijdsbestek van maximaal 10 jaar.

4.1 Ontwikkellijn 1 - Maritieme drones



Voor de realisatie van economische en duurzame maritieme drone-operaties is een aantal ontwikkelingen noodzakelijk, zoals hierboven in de figuur aangegeven. Er zullen integrale strategische keuzes moeten worden gemaakt over de ontwikkellijnen heen. De ruimtebehoeftestelling zal integraal moeten worden benaderd met in acht name van de diverse ontwikkellijnen. Daarom vereist het opstellen van deze ruimtebehoefte-stelling overleg tussen meerdere belanghebbende partijen: LDH, MVKK, gemeente Den Helder en Provincie N-H. Naar alle waarschijnlijkheid zullen meerdere business case studies nodig zijn, denk naast de markt voor maritieme drones ook aan de energiemarktkansen en de air-taxi-marktkansen, om tot een goede, reële behoeftestelling te komen.

708199 0677

In acties vertaald:

[1] Provincie Noord Holland en LDH verkennen mogelijk in overleg met MVKK, CLSK, METIP, CZSK en startups, middels bijv. een business case studie, in hoeverre de specialisatie “maritieme drones” voldoende economische potentie en inhoud heeft om dit verder op te zetten en uit te dragen. Hierbij moet ook rekening worden gehouden met de business-gerichte activiteiten die de luchthaven zelf zal opzetten zoals genoemd in de andere marktkansen van dit rapport, zoals leveringen aan en inspectie van energieparken.

[2] Samenwerking en afbakening van activiteiten worden opgesteld met CZSK de Marinebasis, de Kustwacht en het NLR Dronecentrum waar tests met experimentele drones kunnen plaatvinden die, vanwege het risico, nog niet zullen worden geaccepteerd op de luchthaven zelf.

[3] Voor de samenwerking met onderwijsinstellingen zal een aparte business case kunnen worden opgesteld met de partijen die de drone-ontwikkelingen uitvoeren en die de operationele afhandeling van de drone-vluchten kunnen realiseren. Afhankelijk van de keuze van deze partijen en hun locatie zal er belangstelling kunnen zijn in samenwerking met onderwijsinstellingen in Den Helder.

[4] Internationale samenwerking met EASA en commerciële partijen met offshore-partijen zoals Vestas kan worden overwogen.

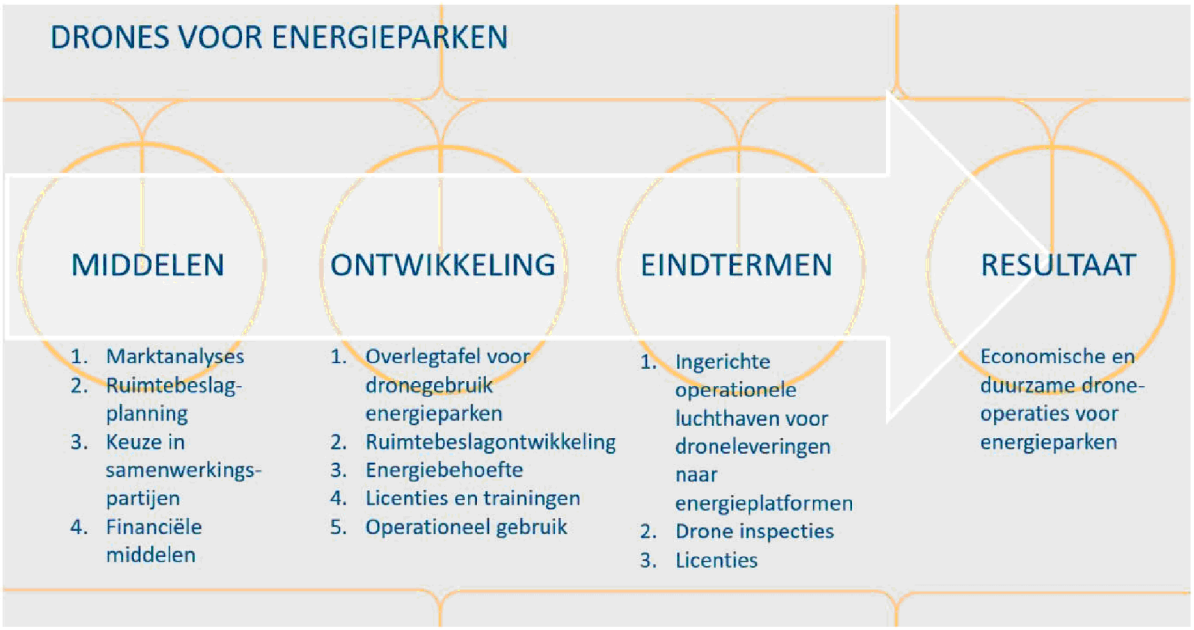
[5] LDH maakt gebaseerd op de verrichte business case studie een strategische keuze voor tests en operatie met maritieme drones, en bepaalt in grote lijnen waar deze op LDH of MVKK zullen worden gehuisvest (hangaar). Tevens moet de verdere operationele omgeving (drone operations center, onderhoud, locatie van de vluchten, etc.) worden ingericht. Provincie Noord-Holland en LDH zoeken naar samenwerkingspartijen om de business case(s) te ondersteunen en concreter te maken.

[6] De provincie Noord Holland, LDH, defensie, IenW en (ILT) stellen een plan op voor het realiseren van een drone-corridor naar de Noordzee die het mogelijk moet maken langere (BVLOS) vluchten uit te voeren vanaf de luchthaven naar de zee ; noodzakelijk voor het uitvoeren van duurtests.

[7] LDH stelt, samen met de provincie Noord Holland, de gemeente Den Helder en MVKK een eerste geïntegreerd ruimtelijk inrichtingsplan op, om alle alle planologische aspecten, vergunningszaken en mogelijke politiek benodigde besluitvorming in te passen in ruimtelijke ontwikkeling, mobiliteitsplannen en economische ontwikkelingsplannen. Dit betreft de locatiekeuzes van de drone-operatie, de technische, klant- en opleidingsruimtes, experimenteerruimte (grond- en luchtgebonden), een Drone Command Centre, beveiliging, specifieke energielocaties, etc.

[8] LDH vraagt de noodzakelijke vergunningen aan voor nieuwe energievoorzieningen, nieuwe drone-operaties, bouw van faciliteiten, gebruik van een corridor, etc. Afhankelijk van eerdere keuzes kunnen ook partijen licenties aanvragen voor het ondersteunen van drone-vluchten, bijv. door het geven van trainingen, opstellen van veiligheidsanalyses (SORAs) en het kunnen uitvoeren van vluchten met een speciaal operator-certificaat voor het vliegen met drones in een testomgeving.

4.2 Ontwikkellijn 2 - Drones voor Energieparken



De bovenstaande figuur toont de diverse ontwikkelingen die nodig zijn om tot economisch interessante en duurzame drone-operaties voor Energieparken te komen. Er is logischerwijs deels overlap met de vorige marktkans. Nieuw is echter welke koppeling er precies nodig is met de behoefte aan de nieuwe energievoorzieningen.

In acties vertaald:

[1] Een verkenning of haalbaarheidsonderzoek wordt opgesteld

[2] Na een eerste verkenning wordt verdere samenwerking gezocht met partijen als natuur- en milieuorganisaties, brancheorganisaties voor de visserij, scheepvaartpartijen, olie- en gasbedrijven, drone-ontwikkelaars, etc.

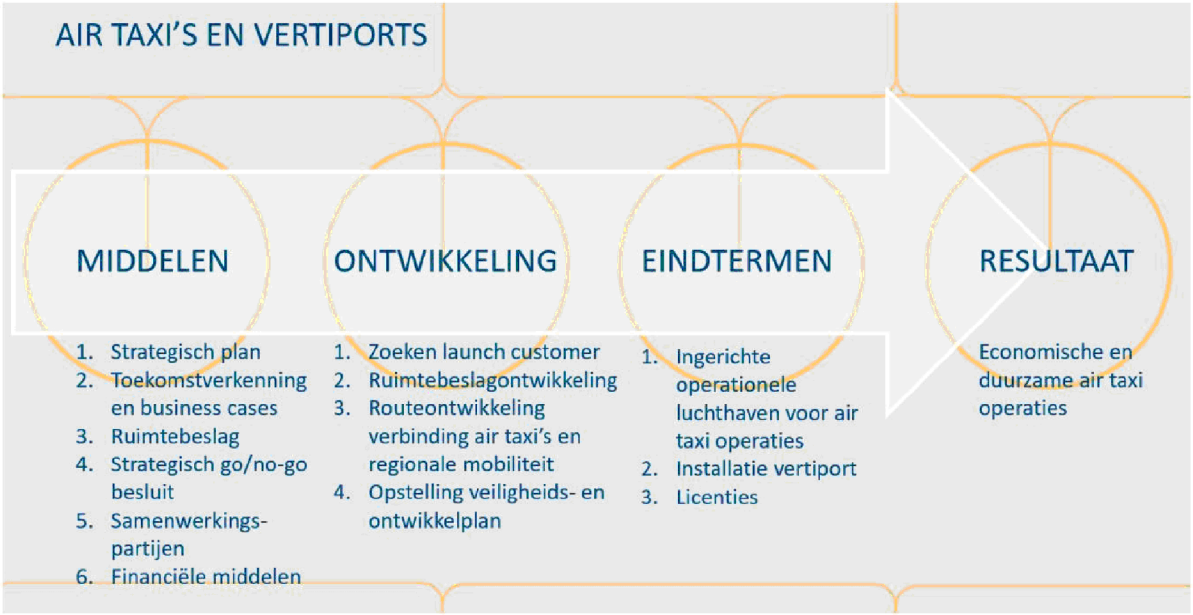
[3] Bijzondere samenwerking kan worden gezocht met een energieleverancier (of cluster/netwerk) die als launch customer wil deelnemen aan de realisatie van een exploitatietraject. Een geschikte locatie voor het uitvoeren van de operatie moet worden gezocht in overleg met de provincie Noord Holland, eventueel buiten de luchthaven en dichter bij de Noordzee.

[4] Voor de operationele invulling van de operaties vanaf de luchthaven Den Helder beslissen LDH en MVKK. beslissen over medegebruik van de luchthaven voor commerciële drone-operaties. Er moet ruimte worden gemaakt die gegarandeerd beschikbaar kan worden gesteld voor deze operaties op de grond (opstelplaatsen, hangaars, energievoorziening, beveiliging, etc.) en in de lucht om de rol van de verkeersleiding te bepalen bij de operaties en het drone-verkeer af te stemmen met bemand verkeer. Een corridor naar de Noordzee moet worden geïnstalleerd in overleg met de relevante stakeholdersprovincie Noord Holland en gemeenten.

[5] Een strategische keuze wordt gemaakt op basis van de verkregen informatie over de verwachte omvang van de goederenstroom, omtrent de inrichting van de logistieke services met benodigde huisvesting. De logistieke processen, gebaseerd op de huidige voor helikopterleveringen, voor toelevering, opslag en overslag en beveiliging moeten worden ingericht en een plek krijgen op de luchthaven.

[6] In nauw overleg met commerciële leveranciers en drone-bouwers, wordt een stappenplan opgesteld om te komen van initiële testvluchten, via initiële commerciële operaties tot een volwaardige volledig ingerichte logistieke dienstverlening, voor drone-leveringen aan en inspectie van energieparken, inclusief de benodigde licenties.

4.3 Ontwikkellijn 3 - Air Taxi's en Vertiports



De bovenstaande figuur geeft aan dat er voor de ontwikkeling van deze marktkans behoefte bestaat om eerst een toekomstverkenning uit te voeren, om vervolgens een launching customer, d.w.z. een commerciële air taxi operatorpartij te vinden die degelijke air taxi operaties vanaf luchthaven Den Helder wil gaan uitvoeren. Samen met de huidige vertiport-ontwikkelingen (regelgeving en technische oplossingen) moet deze markt goed in de gaten worden gehouden. Als er concreet kan worden ingesprongen binnen 5-10 jaren zou er een realistisch ontwikkelplan klaar moeten liggen.

In acties vertaald:

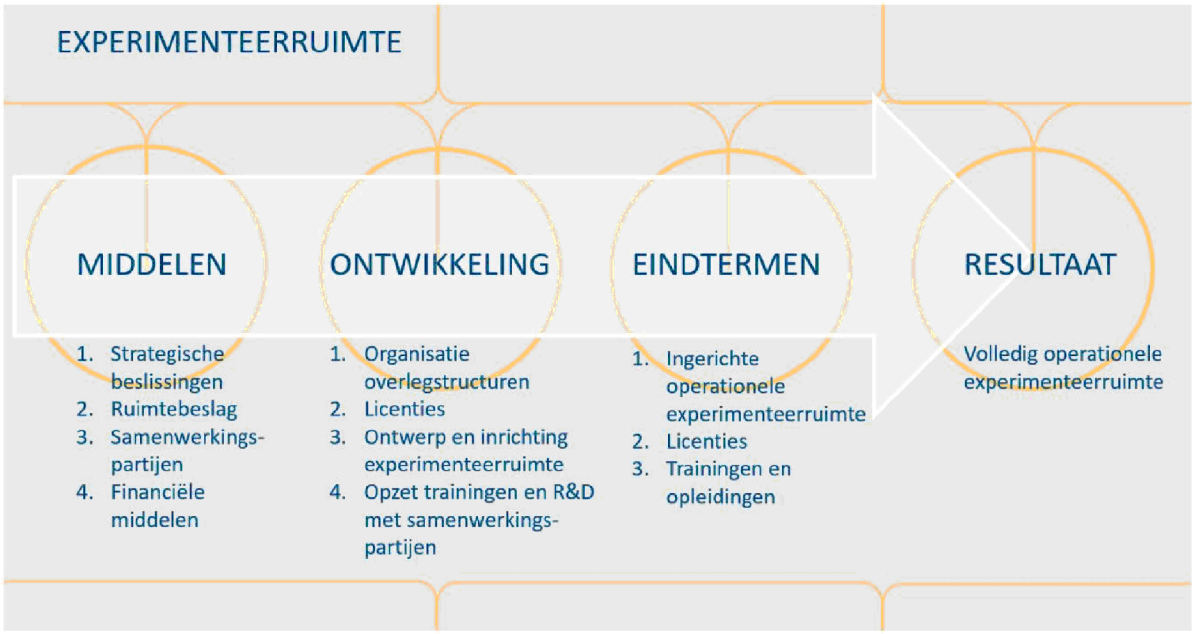
[1] Op basis van de *state of the art* moet een scope bepaald worden voor het air taxi plan. De komende jaren zullen in Europa tests met eVTOL worden uitgevoerd, maar het ligt niet in de lijn der verwachting dat er voor 2030 initiële commerciële operaties gaan plaatsvinden. Hier worden ook potentiële routes ontwikkeld.

[2] Eenzelfde studie naar vertiports moet worden uitgevoerd, waarbij de verkenning vertiports van IenW een basis kan bieden, om te onderzoek in hoeverre de huidige infrastructuur gereed is voor air taxi operaties, er aanpassingen nodig zijn of dat er nieuwe infrastructuur nodig is. De provincie Noord Holland speelt hier een belangrijke rol vanwege de routes die nodig zullen zijn.

[3] Provincie N-H, Gemeente Den Helder en LDH proberen een Air Taxi bedrijf als launch customer binnen te halen indien dit ontwikkelspoor wordt ingegaan en zetten samen een ontwikkelplan op voor de gewenste operaties.

[4] De ontwikkelingen worden in de gaten gehouden.

4.4 Ontwikkellijn 4 - Experimenteerruimte



De experimentteerruimte is de operationele omgeving om met gekwalificeerde drones[4] te kunnen vliegen, alsmede alle benodigde faciliteiten (drone-testruimtes, etc.). Deze experimentteerruimte zal moeten worden ontworpen en ingericht. De experimentteerruimte legt een beslag op de ruimtelijke indeling van de luchthaven. Tevens zullen samenwerkingen moeten worden opgezet. Aanbevolen wordt een overlegtafel op te zetten om te bepalen hoe en waar deze experimenteerruimte het beste kan worden ontwikkeld.

[4] Het is expliciet NIET de bedoeling te vliegen met experimentele drones waarvan de luchtwaardigheid nog niet is aangetoond.

708199 0677

In acties vertaald:

[1] Een brede inventarisatie van alle mogelijke vragen en onderwerpen relevant voor de stakeholders van LDH-MVKK wordt gedaan om een duidelijke behoeftestelling te creëren en prioriteiten te kunnen aanbrengen in het scala aan onderwerpen dat kan worden opgepakt bij een experimenteerruimte. Hierbij wordt ook rekening gehouden met de onderwerpen die bij de andere ontwikkellijnen worden opgepakt.

[2] De overlegtafel onderzoekt tevens, in overleg met IenW en vertegenwoordigers van andere testcentra, hoe een experimenteerruimte is in te passen in de bestaande testcentra, living labs en experimenteerruimtes, bij voorkeur gerealiseerd door deelname aan het Dutch Drone Platform (DDP) en het European Test Centre Alliance (EUTCA).

[3] De provincie Noord Holland, LDH, MVKK en de gemeente Den Helder nemen een beleidsbeslissing over de opzet en initiële inrichting van een experimenteerruimte.

[4] LDH dient een aanvraag in om een formele status (d.w.z. licentie) als drone-luchthaven te verkrijgen bij IenW en ILT.

[5] De provincie Noord Holland en LDH nemen de regie over het ontwerp van de experimenteerruimte om, in samenwerking met relevante partijen uit de diverse clusters, de invulling op hoofdlijnen vorm te geven. Dit betreft de invulling van de ruimte op de grond en in de lucht en de afstemming met MVKK voor het afhandelen van drones samen met bemand verkeer.

[6] LDH stelt, samen met MVKK en de Provincie Noord Holland, een eerste geïntegreerd ruimtelijk inrichtingsplan op, om alle ruimtelijke ontwikkelingen vast te leggen. Dit betreft de locatiekeuzes van de drone-operatie, de technische-, klant- en opleidingsruimtes, experimenteerruimte, een Drone Command Centre, beveiliging de specifieke energielocaties, etc. Daar waar het ruimtebeslag buiten LDH-MVKK valt, zullen Gemeente en Provincie ook in het overleg moeten worden betrokken.

[7] LDH vraagt de noodzakelijke vergunningen aan voor nieuwe energievoorzieningen, nieuwe drone-operaties, bouw van faciliteiten, gebruik van een corridor, etc. Afhankelijk van eerdere keuzes kunnen ook partijen licenties aanvragen voor het ondersteunen van drone-vluchten, bijv. door het geven van trainingen, opstellen van veiligheidsanalyses (SORAs) en het kunnen uitvoeren van vluchten met een speciaal operator-certificaat voor het vliegen met drones in een testomgeving.

4.5 Ontwikkellijn 5 - U-space

Om tot een volledig operationele U-space-omgeving te LDH te komen is het wenselijk dat een inventarisatie van de lessons learned wordt gemaakt bij andere (Nederlandse) partijen. Ook alles wat daarbij komt kijken aan hardware- en software infrastructuur, zoals de benodigde USSP-, CIS- en de CNS-aspecten zoals antennes voor (digitale data) communicatie tussen drones en de (lokale) luchtverkeerleiding moet in dit overzicht worden meegenomen.

708199 0677

In acties vertaald:

[1] In lijn met de bestaande regelgeving EU Regulation 2021/664, wordt de motivatie opgesteld voor het instellen van een U-space Airspace boven en rondom de luchthaven Den Helder. Hiermee wordt tevens de reikwijdte van U-space neergezet.

[2] Omdat er nog geen operationele U-space implementaties zijn in Europa, is het belangrijk ook informatie te halen bij organisaties waar nu gewerkt wordt aan een implementatie. In het bijzonder is het interessant te kijken bij de havens van Rotterdam, Antwerpen en Hamburg. Samenwerkingen met hulpdiensten zoals politie, brandweer en medische hulpverleners zijn essentieel, ook bijvoorbeeld in het kader van Drone2Go. Ook zijn er verschillende internationale projecten, medegefinancierd door EC nu betrokken bij enkele implementaties (BURDI, U-ELCOME, ...) waar naar moet worden gekeken. Potentiële U-space (deel)leveranciers en drone-operators die gebruik zullen maken van de U-space kunnen worden betrokken.

[3] De ontwikkeling van een of meerdere drone-corridors kan in deze ontwikkeling worden meegenomen, waarbij vooral gekeken moet worden naar de BVLOS-experimenteerruimte die nu is toegewezen tussen Valkenburg en Rotterdam in Zuid Holland en de ervaringen van o.a. ANWB met een Meppel-Zwolle corridor-aanvraag.

[4] Ook de ontwikkeling van een vertiport kan in deze ontwikkeling worden meegenomen. Dit moet worden gelinkt aan de implementatie van U-space op meerdere plaatsen in de provincie, waarbij vooral de Port of Den Helder een interessante locatie kan zijn.

[5] De leden van de overlegtafel initiëren een afwegingskader (via het ministerie van IenW en Defensie) en laten een risicobeoordeling opstellen waarin veiligheidsanalyses voor grondrisico en luchtrisico (vooral ook vanwege de link met het bemande verkeer) worden gemaakt en aspecten rondom beveiliging, privacy en milieu worden meegenomen. Tevens laten ze een impactanalyse opstellen.

[6] De reikwijdte van de U-space implementatie wordt op strategisch niveau bepaald, waarbij een inschaling kan worden gemaakt tussen de implementatie van enkele functionaliteiten (bijv. in de civiele CTRs nu alleen vluchtplanning) tot een volledige implementatie in lijn met EC Regulation 2021/664. In een tijdspad kan de implementatie in stappen plaatsvinden. Betrokken partijen zijn hierbij de ministeries van IenW en Defensie, CLSK, LVNL en ILT.

[7] De opzet van een corridor wordt op strategisch niveau bepaald, waarbij, middels een risico-analyse, onderzocht moet worden welke veiligheidsaspecten een rol spelen en hoe deze gemitigeerd kunnen worden met (radar)apparatuur en operationele maatregelen. Ook een omgevingsanalyse en inspraakprocedure moeten worden opgezet. Betrokken partijen zijn hierbij de ministeries van IenW en Defensie, CLSK, LVNL en ILT.

[8] De provincie Noord Holland en/of LDH zetten een open tender uit voor de implementatie van U-space-functionaliteiten. Hierbij horen ook (eventueel in afzonderlijke tenders) de implementatie van de Single CIS en van een Operations Control Center.

[9] LDH neemt een besluit tot voornemen van de instelling van een U-space te LDH-MVKK, door een formele aanvraag bij ILT te doen. Nadat deze aanvraag is gedaan start LDH formeel een implementatieproject voor de invoering van een U-space en kunnen de benodigde licenties worden georganiseerd.

[10] Na selectie van een USSP, Single CISP en OCC wordt de ontwikkeling gestart door het geschikt maken van de software voor de gewenste implementatie, het opstellen van een CONOPS, het acquireren van de benodigde hardware, etc.

708199 0677

4.6 Ontwikkellijn 6 - GA/BA vliegtuigen en helikopters

Bovenstaande figuur geeft aan dat er mogelijkheden zijn om de GA/BA vliegbewegingen op luchthaven Den Helder te intensiveren. Er zullen diverse (nationale) verkenningen en marktanalyses nodig zijn om te bezien waar en hoe de luchthaven Den Helder uitbreiding van de bestaande markten kan doen laten plaatsvinden en/of nieuwe commerciële kansen kan initiëren.

In acties vertaald:

[1] LDH bespreekt kansen en mogelijkheden met Amsterdam Airport Schiphol, Lelystad Airport, Ministerie van IenW, Ministerie van Defensie en de helikopteropleiding, kustwacht, ambulance en politie en NSHA om delen van luchtverkeer naar Den Helder te verplaatsen of het luchtverkeer te intensiveren.

[2] LDH brengt de praktische benodigde toepassingen in kaart, waaronder duurzame energiedragers (zie bouwsteen 2 – Sectie 4.7.2), veiligheid, ruimtebeslag, zowel van het luchtruim als fysiek op de luchthaven door extra vliegtuigopstelplaatsen en hangaarfaciliteiten.

[3] LDH maakt een strategische keuze maken welke functies toegepast kunnen worden op de luchthaven door middel van prioritering in mogelijkheden, tijd en kansen.

4.7 Ontwikkellijnen bouwstenen

Om bovengenoemde marktkansen tot een positief resultaat te brengen, is het niet alleen nodig om de ontwikkellijn door te lopen maar zijn ook de bouwstenen van belang. In deze sectie worden deze ontwikkellijnen beschreven.

708199 0677

4.7.1 Ontwikkellijnen bouwsteen 1 – Onderwijs en training

Uit de stakeholderinterviews kwam meermaals naar voren dat een nieuwe ontwikkeling te stimuleren is door een plan voor langere termijn op te stellen, waarin al bestaande plannen worden geïntegreerd.

Om een structurele samenwerking aan te gaan met onderwijsinstellingen zijn bijbehorende ontwikkelingen opgesteld, zoals hierboven in de figuur aangegeven. Allereerst is het definiëren van een startpositie belangrijk waaruit een kennisagenda opgezet kan worden. LDH kan hier input aan geven om ook vanuit de gemeente kansen te zoeken (bijvoorbeeld via regiodeals) en hiermee samenwerkingen te versterken. Een praktische manier om deze samenwerkingen te verwezenlijken is om 'gewoon te starten' na het definiëren van een startpositie, maar zonder te veel projectdetails van te voren al vast te leggen, kwam uit een interview met een onderwijsinstelling. Daarbij is echter goede coördinatie belangrijk. Een aangewezen persoon binnen LDH zou de verantwoordelijkheid hierbij kunnen nemen om deze samenwerking te stimuleren en in stand te houden. De kennisagenda kan als input worden gebruikt voor een samenwerking met relevante onderwijsinstellingen in de regio. Hierbij kan de provincie input leveren als verbindende partij.

708199 0677

In acties vertaald:

[1] De Provincie Noord Holland organiseert samen met Defensie, Gemeente Den Helder, Den Helder Airport en Port of Den Helder een overlegtafel om de verbinding te leggen tussen LDH, onderwijspartijen en relevante organisaties. Deze meeting is al gepland; uitgenodigd zijn de Marine en Luchtmacht, kennis- en onderwijsinstellingen en andere betrokken organisaties en kan als fundering dienen voor een kennistafel.

[2] Startpositie definiëren voor samenwerking met heldere doelstelling in een kennisagenda. Dit moet in samenwerking met bovengenoemde partijen. opzetten van een kennisagenda draagt bij aan de continuïteit van de samenwerkingen, waaruit vervolgprojecten kunnen worden gedefinieerd

[3] Aansluiting bij huidige initiatieven zoals METIP, tech@connect en SmartFuture. De rol van LDH hierin kan zijn het aanbieden van faciliteiten om samen te komen met onderwijsinstellingen en andere betrokken organisaties.

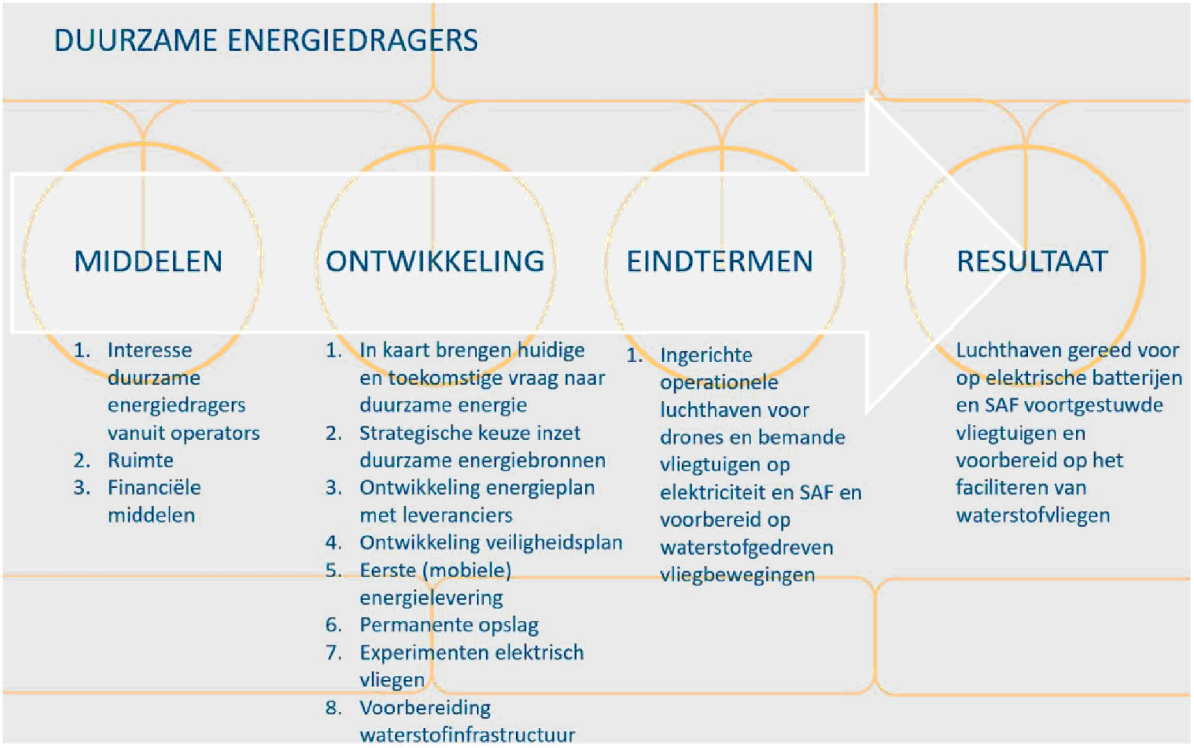
[4] LDH zet een lectoraat op met HvA en TUe, waarbij Vonk eventueel kan aansluiten. Ook kan een nieuw practoraat met Vonk worden opgesteld, of zoeken naar aansluiting bij een huidig practoraat, zoals Smart Technology van Vonk.

[5] Aanstellen van een onderwijsprojectcoördinator

[6] Voor onbemand vliegen is ook omscholing nodig van huidige of nieuwe piloten. LDH kan, in samenwerking met de opleidingsinstituten, trainingen voor onbemand vliegen en luchtverkeersleiding aanbieden

[7] Ook omscholing van de brandweer kan worden aangeboden op LDH-MVKK, zoals een eventuele samenwerking met H2K. H2K biedt praktijktrainingen aan om de kennis en vaardigheden van repressief brandweerpersoneel verder te ontwikkelen.

4.7.2 Ontwikkellijnen bouwsteen 2 – Duurzame energiedragers



Wanneer (maritieme) drones, air taxi's, general en business aviation en bemande helikopters succesvol ingepast worden op luchthaven Den Helder, zal dit een effect hebben op de vraag naar duurzame energiedragers. Het is van belang om meerdere typen energiedragers aan te kunnen leveren in de aankomende jaren daar de vloot een gemixt profiel heeft. Op de korte termijn zal de vraag naar duurzame energiedragers voornamelijk naar SAF en elektriciteit zijn, voornamelijk vanuit de bemande luchtvaart (general en business aviation, helikopters). Waterstofvliegtuigen worden pas rond 2035 op de markt verwacht. De toepassing van waterstof op drones is wel op korte termijn van belang. Het is daarom nodig om infrastructuur voor de drie typen duurzame energiedragers te kunnen implementeren.

In samenspraak met MVKK, huidige en toekomstige klanten van de luchthaven, zal de huidige energieopwekking en behoefte en de toekomstige behoefte in kaart gebracht moeten worden. Het is van belang mogelijke wensen tot netverzwaring tijdig te communiceren met netbeheerders en brandstofleveranciers opdat op de toekomstige vraag kan worden voorbereid. Naast het in kaart brengen van de duurzame energiebehoefte is het ook van belang een veiligheidsplan op te stellen voor het werken met en opereren in een omgeving met duurzame energiedragers, waarin ruimte is voor opleidingen en trainingen en fysieke maatregelen. Om de duurzame transitie snel, maar geleidelijk te doormaken, kan in eerste instantie met mobiele laadpunten geëxperimenteerd worden alvorens permanente laad- en vulstations gerealiseerd kunnen worden.

In acties vertaald:

[1] LDH komt samen met MVKK en overige operators op de luchthaven om in kaart te brengen wat het huidige energieverbruik en opwekking op LDH-MVKK als basis voor het startgesprek met netbeheerders.

[2] LDH-MVKK, de provincie Noord Holland en de gemeente Den Helder, de GA/BA- en NSHA-vertegenwoordigers komen bijeen in de overlegtafel om de energie- en verduurzamingsbehoeften te inventariseren en analyseren naar de toekomst toe. Tevens, gebaseerd op marktanalyses voor LDH, beslist LDH op welke energiebronnen op korte-, middellange- en lange termijn, moet worden ingezet.

[3] LDH-MVKK voert een vervolggesprek met netbeheerders als Liander voor eventuele aanpassingen aan het net, met aandacht voor netverzwaring, netcongestie en mogelijke bufferfuncties.

[4] LDH-MVKK voert gesprekken met brandstofleveranciers over de aanlevering van SAF.

[5] LDH-MVKK stelt een veiligheidsplan op voor duurzame energiebronnen met aandacht voor opleidingen en trainingen en fysieke maatregelen.

[6] LDH laat de eerste (mobiele) elektrische laadpalen aanleggen en SAF leveren.

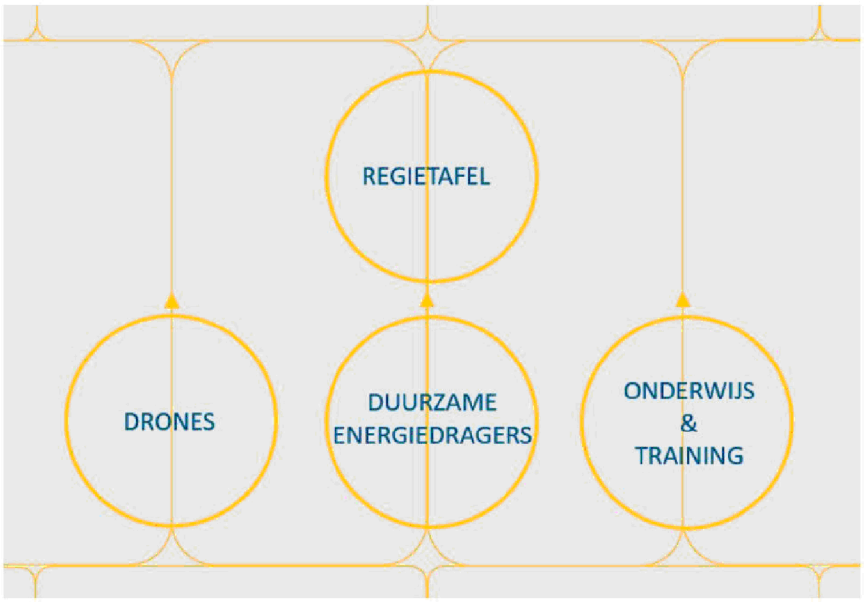
[7] LDH-MVKK identificeert locaties op de luchthaven waar duurzame energiebronnen en vul/laadpunten permanent gestationeerd kunnen worden.

[8] LDH-MVKK faciliteert experimenten voor elektrisch laden, de inpassing drones en eVTOLs.

[9] LDH-MVKK stelt, in overleg met waterstofleveranciers en het H_2 Valley en Power Up netwerk, een masterplan op voor de voorbereiding van de aanleg waterstofinfrastructuur.

5 Ontwikkeling van actiegerichte overlegtafels

Voor de strategisch gekozen onderwerpen is het noodzakelijk om tot een vorm van communicatie te komen. Ook partijen gesproken tijdens interviews geven aan dat er veel ontwikkelingen gaande zijn en er gesproken wordt tussen partijen maar er weinig tot geen continuïteit is. Bovengenoemde onderwerpen en marktkansen zijn afhankelijk van meerdere stakeholders, interne en externe ontwikkelingen. Om tot een zo goed mogelijk resultaat te komen, is het daarom altijd van belang om *up-to-date* te blijven van alle ontwikkelingen waarbij communicatie hoog in het vaandel staat. In hoofdstuk 4 zijn de acties vertaald per ontwikkellijn van besluiten die gemaakt moeten worden/acties die genomen moeten worden aan een overlegtafel om tot een succesvolle marktkans te komen. Dit hoofdstuk stelt een structuur voor waarin de verschillende overlegtafels onderdeel van zijn, weergeven in Figuur 8.



Figuur 7: Voorstel communicatiestructuur d.m.v. tafels

Voordelen van deze constructie zijn onder andere:

- Het inventariseren welke ontwikkelingen alle partijen op het gebied van drones, duurzame energiedragers en onderwijs en training (ten alle tijden) hebben doorgemaakt. Een eerste inzicht is al gegeven in dit document wat kan leiden als basis;
- Daarnaast maakt de tafel het mogelijk om samenwerken te stimuleren;
- Het maken van gezamenlijke strategische keuzes bevordert het werken naar een gezamenlijk doel;
- Het verantwoordelijk maken en verdelen van vervolgstappen aan aangesloten partijen;
- Het aanpassen van vervolgstappen waarbij alle partijen betrokken zijn wanneer externe ontwikkelingen dit nodig maakt;
- Het vergroten van netwerk en kennis;
- Het eventueel organiseren van evenementen.

De verantwoordelijkheid van het opzetten van deze tafelconstructie, ligt bij de het Maritiem Cluster Den Helder.

708199 0677

Er wordt aangeraden om te starten met een tafelconstructie opgedeeld in de drie domeinen drones (1), duurzame energiedragers (2) en onderwijs en training (3), geleid door een regietafel (4). Elke tafel zal bestaan uit ten minste een voorzitter/trekkende partij aangevuld met partijen van belang. Het is de taak aan het Maritiem Cluster Den Helder om een beslissing te nemen in de trekker(s) per tafel. De voorzittende partij van de drie tafels (1-3) nemen ook plaats aan de regietafel, gezamenlijk met het Maritiem Cluster Den Helder, om elkaar op de hoogte te stellen van de ontwikkelingen. Op deze manier behoud je de connectie tussen de domeinen drones, duurzame energiedragers en onderwijs en training.

Voordat de tafels actief zijn, moet de strategische keuze gemaakt worden hoe veel partijen er gewenst zijn om deel te nemen per tafel. Hierbij moet de vraag beantwoord worden of iedereen deel mag nemen aan de tafel of dat er een gelimiteerd aantal partijen mag deelnemen. Het opstellen van kleinere tafels zorgt voor meer structuur en groter verantwoordelijkheidsgevoel vanuit de deelnemende partijen. Echter het is hierbij wel van belang dat de juiste, strategisch belanghebbende partijen aan tafel zitten. Daarnaast kan het voorkomen bij een limiet aan deelnemers, dat een tafel bezet is maar er in de toekomst interessante partijen zijn die willen aansluiten.

Ten tweede moet er geïnventariseerd worden welke huidige samenstellingen van partijen er al met elkaar in contact zijn om overlap te voorkomen. LDH heeft al een soortgelijke samenstelling ontwikkeld voor onder andere U-space, de *Werkgroep Autonomous Integrated U-space* en ook voor onderwijs en training lopen meerdere groepssamenstellingen.

Ten slotte moet besloten worden of commerciële partijen ook mogen deelnemen aan de tafel. Commerciële partijen, zoals eigenaren van windmolenparken, zullen gebruiker zijn van het uiteindelijke product waardoor zij een belangrijke rol spelen. Echter is gebleken dat het wel de communicatie bemoeilijkt wanneer informatie gedeeld moet worden en meerdere concurrerende commerciële partijen bij elkaar aan tafel zitten.

Hieronder wordt een voorstel gedaan voor de invulling van vier tafels en mogelijk deelnemende partijen.

Regietafel

- Trekker(s): nader te bepalen door Maritiem Cluster Den Helder
- Deelnemende partijen: trekkers tafels drones, duurzame energiedragers en onderwijs en training

Het doel van deze tafel is het overzicht houden op strategisch niveau van ontwikkelingen binnen het ecosysteem. Aan de regietafel zullen de trekkers van de tafels drones, duurzame energiedragers en onderwijs en training deelnemen onder leiding van de Provincie Noord-Holland. Er wordt aan deze tafel op meer strategisch niveau besproken hoe bepaalde initiatieven binnen het ecosysteem Noord-Holland ingezet kunnen worden, updates binnen de tafels van de trekkers worden gegeven zodat de Provincie Noord-Holland op de hoogte blijft van de laatste ontwikkelingen en eventuele evenementen over het ecosysteem kunnen worden georganiseerd. Specifieke keuzes worden gemaakt binnen de overige tafels.

Er wordt aangeraden om bij het opzetten van de tafelstructuur regelmatig bij elkaar te komen. Wanneer de tafelstructuur eenmaal tot zijn recht komt/loopt, kan er voor gekozen om minder vaak bijv. enkele keren per jaar bij elkaar te komen.

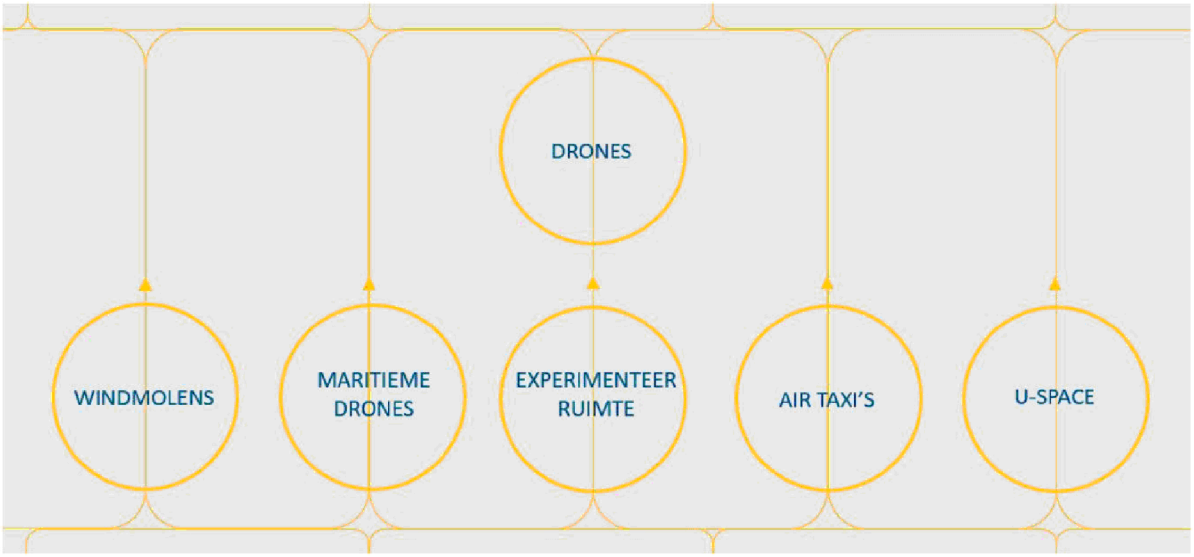
Tafel 2. Drones

- Trekker(s): nader te bepalen door Maritiem Cluster Den Helder

708199 0677

- Mogelijk deelnemende partijen: LDH, LVNL, ILT, CLSK, Ministerie van Defensie, Ministerie van IenW, Port of Den Helder, Kustwacht, Marine, METIP, kennisinstellingen, opleidingscentra, potentiele toekomstige gebruikers.

Omdat er meerdere marktkansen zijn op het gebied van drones, zoals te zien is in hoofdstuk 3, brengt dit veel mogelijke aansluitende partijen met zich mee. Er kan daarom voor gekozen worden om met subtafels te werken. Ervaring moet uitwijzen of er voldoende vraag is naar bovenstaande constructie binnen het domein drones. Een constructie met subtafels zal er als volgt uit kunnen zien:



Figuur 8: Subconstructie drones

Ter voorbeeld; een eerste overzicht van de bij LDH te betrekken partijen en hun mogelijke rol aan de windmolentafel is hieronder samengevat:

- Offshore-partijen als Vestas: i.v.m. de uitwerking van de vraagbehoeften en specifieke benodigde implementatiekenmerken.
- Opleiding onderwijsinstellingen zoals METIP en HvA: voor kennis elektrische- en H2-autonome drones, mogelijke organisatie: de Helderse week.
- Netwerkbeheerders als Liander: aanpassing elektriciteitsnet en mogelijkheden bufferfunctie LDH t.b.v. netcongestie en walstroomopvang.
- SAF-leveranciers: SAF-toevoeropties, komende paar jaren en op langere termijn.
- Stadsbestuur Den Helder en het bestuur van de Provincie Noord-Holland: voor alle planologische aspecten, vergunningszaken en mogelijke politiek benodigde besluitvorming als het bijv. economische ontwikkelingsprogramma's en/of mobiliteitsvraagstukken aangaat.

Tafel 3. Duurzame energiedragers

- Trekker(s): nader te bepalen door Maritiem Cluster Den Helder
- Mogelijk deelnemende partijen: Energiebeheerders, brandstofproducenten, Port of Den Helder, Ministerie IenW, METIP, Kustwacht, GA/BA partijen, Schiphol

708199 0677

De implementatie van duurzame energiedragers is vrij concreet in zijn aanpak. Echter is deze wel afhankelijk van de ontwikkelingen binnen het dronesdomein en de totstandkoming van general en business aviation op de luchthaven en de bemande helikopters. Daarnaast is er van beide partijen (Den Helder Airport en MVKK) de wens uitgesproken om gezamenlijk het domein duurzame energiedragers op te willen pakken. Het is daarom van belang om de communicatie te stimuleren door middel van de tafel duurzame energiedragers.

Omdat de inpassing van general en business aviation en helikopters (op duurzame brandstoffen) hand in hand gaan met de implementatie van duurzame energiedragers, wordt er aangeraden om deze onderwerpen onderdeel te maken van deze tafel.

Tafel 4. Onderwijs en training

- Trekker(s): nader te bepalen door Maritiem Cluster Den Helder
- Mogelijk deelnemende partijen: VONK, ROC, In-holland, HvA, METIP, Tech@connect

Een kennisagenda kan als input worden gebruikt voor een samenwerking met relevante onderwijsinstellingen in de regio. Hierbij kan de provincie input leveren als verbindende partij. Zo is er al een startbijeenkomst vanuit de provincie gepland in oktober 2024 met betrekking tot het koppelen van innoveren en leren ter attentie van slimme en schone lucht- en scheepvaart en andere innovaties op civiel en militair gebied in de Kop van Noord-Holland. Het doel van deze bijeenkomst is het in verband brengen van bedrijven, kennisinstellingen, onderwijsinstellingen en betrokken partijen in de Kop van Noord Holland voor goed geschoolde mensen, ontwikkelingen, onderhoud en voor de operatie voor nieuwe innovaties in duurzame regionale lucht- en zeevaart en onbemand vliegen en varen. Uit (soortgelijke) bijeenkomsten kan vervolgens worden bepaald of het aansluiten bij bestaande initiatieven voldoende is voor het specifieke onderwerp of dat er een nieuwe ontwikkeling moet komen in de vorm van projecten, een lectoraat en/of een practoraat.

708199 0677

6 Conclusie

Dit onderzoek is uitgevoerd in opdracht van het Maritiem Cluster Den Helder om een nieuw, toekomstbestendig perspectief voor het civiel geopereerde deel van de luchthaven te ontwikkelen waarbij gekeken wordt naar de inpassing van drones, duurzame energiedragers en onderwijs en training. De luchthaven maakt gebruik van de faciliteiten van het Maritiem Vliegkamp de Kooy en heeft zich gespecialiseerd in het faciliteren van helikopteroperaties van en naar de nabijgelegen offshore infrastructuur op de Noordzee. De gestage afname van de vraag naar helikoptervluchten van en naar de olie- en gasinfrastructuur op de Noordzee maakt dat het voortbestaan van de civiele luchthaven op het spel staat. De uitfasering van de olie en gaswinning gaat echter gelijk op met de introductie van Wind op Zee als alternatieve energiebron en op termijn van waterstofproducerende platforms. Hier kan Luchthaven Den Helder een belangrijke rol in spelen door in te zetten op de inpassing van drones op de luchthaven. Daarnaast is er ook ruimte voor het uitbreiden en verduurzamen van general en business aviation.

Op basis van een analyse en interviews met partijen in de provincie Noord-Holland, zijn er zes marktkansen gedefinieerd. LDH, in nauwe samenwerking met MVKK, heeft een marktkans om als eerste luchthaven in Nederland de volledige operationele integratie van duurzame bemande luchtvaart en drones te realiseren. Er zijn concrete marktkansen op het gebied van drones, zowel civiel als militair, air taxi's en vertiports. De ontwikkeling van deze integratie middels een experimenteerruimte en de ontwikkeling van een eigen, lokale dronesluchtverkeersleiding (U-space), brengt LDH in een goede positie om die marktkansen ook daadwerkelijk te benutten. De zes marktkansen die bijdragen aan een gezond toekomstperspectief voor de luchthaven van Den Helder, zijn als volgt gedefinieerd:

1. Maritieme drones
2. Drones voor Energieparken
3. Air Taxi's en Vertiports
4. Experimenteerruimte
5. U-space
6. GA/BA verkeer.

Naast bovenstaande marktkansen zijn ook de implementatie van algemene bouwstenen omtrent *Duurzame Energiedragers* en *Onderwijs en Training* van belang. Voor elke marktkans is de beschikbaarheid van voldoende geschoold personeel een voorwaarde voor de implementatie. Het succes van elke marktkans is onder andere afhankelijk van de beschikbaarheid van duurzame energie en de bijbehorende infrastructuur (bijvoorbeeld de inpassing van elektrische drones). Deze bouwstenen kunnen op zichzelf ook weer commerciële kansen bieden, bijvoorbeeld door het versnellen van ontwikkelingen aan de hand van samenwerkingen met onderwijsinstellingen. Inzetten op *Duurzame Energiedragers* en *Onderwijs en Training* is daarom niet alleen noodzakelijk, maar ook commercieel interessant.

Om de zes marktkansen en twee bouwstenen succesvol te realiseren, zijn er per marktkans en bouwstenen ontwikkellijnen met bijbehorende actiepunten opgesteld. Deze ontwikkellijnen bestaan uit vier fases: middelen, ontwikkeling, eindtermen en resultaat. Afhankelijk van de marktkans/bouwsteen, bestaan deze bijvoorbeeld uit marktanalyses, strategische keuzes, ruimtebeslagontwikkeling, ontwikkeling van business cases en de technische installaties met bijbehorende veiligheidseisen en licenties.

Omdat er veel partijen betrokken zijn bij het maken van de strategische keuzes en het uitvoeren van de actiepunten, wordt er geadviseerd om een tafelconstructie te ontwikkelen om samenwerking tussen alle partijen te bevorderen en continuïteit te behouden. Er wordt geadviseerd om initieel te starten met vier tafels: drones, duurzame energiedragers

708199 0677

en onderwijs en training. Hiernaast wordt ook nog een regietafel aanbevolen. Op deze manier wordt de connectie tussen de drie domeinen behouden. Omdat de marktkansen onder het domein drones elk een ander doel hebben en andere aansluitende partijen betreft, kan er voor gekozen worden om per nagestreefde marktkans een additionele tafel op te zetten.

Bovenstaande marktkansen en bouwstenen met bijbehorende ontwikkellijnen en actiepunten, dragen bij aan een gezond toekomstperspectief voor de luchthaven van Den Helder door middel van de inpassing van drones, duurzame energiedragers en onderwijs en training.

708199 0677

7 Bibliografie

[1] D. H. Airport, „Over onze luchthaven," 16 april 2024. [Online]. Available: https://denhelderairport.nl/luchthaven/. [Geopend 10 07 2024].

[2] Rijksoverheid, „Waterstof," 22 01 2020. [Online]. Available: https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/duurzame-energie/waterstof. [Geopend 10 07 2024].

[3] Rijksoverheid, „Wind op zee en waterstof," 12 08 2024. [Online]. Available: https://windopzee.nl/onderwerpen/wind-zee/wind-zee-waterstof/. [Geopend 20 08 2024].

[4] NOS, „Pakketten gaan niet per schip, maar per drone naar deze windturbine," 07 augustus 2024. [Online]. Available: https://nos.nl/artikel/2532089-pakketten-gaan-niet-per-schip-maar-per-drone-naar-deze-windturbine. [Geopend 07 augustus 2024].

[5] „Start Practoraat Smart Technologie," [Online]. Available: https://www.practoraten.nl/ondertekening-samenwerkingsovereenkomst-markeert-start-practoraat-smart-technologie/.

[6] „Uitvoeringsverordening (EU) 2021/664 van de Commissie van 22 april 2021 inzake een regelgevingskader voor U-space.".

[7] „Uitvoeringsverordening (EU) 2021/665 van de Commissie van 22 april 2021 tot wijziging van uitvoeringsverordening (EU) 2017/373 wat betreft de eisen voor verleners van luchtverkeersbeheers-/ luchtvaartnavigatiediensten en andere netwerkfuncties voor luchtv".

[8] „Uitvoeringsverordening (EU) 2021/666 van de Commissie van 22 april 2021 tot wijziging van Verordening (EU) nr. 923/2012 wat betreft eisen voor bemande luchtvaart in U-spaceluchtruim.".

[9] „Uitvoeringsagenda Luchtvaartnota- Actualisatie 2023, Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, maart 2023.".

[10] „Gedelegeerde Verordening (EU) 2019/945 van de Commissie inzake onbemande luchtvaartuigsystemen en uit derde landen afkomstige exploitanten van onbemande luchtvaartuigsystemen".

[11] „Een dronestrategie 2.0 voor een slim en duurzaam ecosysteem voor onbemande luchtvaartuigen in Europa, Brussels 29.11.2022.".

[12] „Opinion Drone Strategy 2.0 (Own-initiative opinion), Maurizio MENSI, European Economic and Social Committee (EESC), TEN/792. 23/03/2023.".

[13] „Aktieplan – Programma Onbemande Luchtvaart 2023- 2-25, Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Februari 2023.".

[14] „LVNL voert trial uit met provider dienst voor onbemande Luchtvaart, LVNL nieuwsbericht d.d. 6 februari 2024.," [Online]. Available: https://www.lvnl.nl/nieuws/cis-trial-lvnl-voert-trial-uit-met-providerdienst-voor-onbemande-luchtvaart.

[15] „NLR Strategische Ambities Drones, Management samenvatting voor 2de Kamer, NLR, 17 januari 2019.".

[16] „Luchtvaartnota 2020 -2050, Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, 11-11-2022.".

[17] „ Notitie Reikwijdte en Detailniveau – Programma Ruimte voor Defensie (NPRD),Ministerie van Defensie, 15-12-2023.".

[18] „U-space Concept of Operations (CONOPS) -Fourth Edition, SESAR3, CORUS-XUAM Deliverable D4.2 (Edition 01.00.02, 20 July 2021".

[19] „Easy Access Rules for U-space, EASA eRules, May 2024".

708199 0677

[20] „Europese Commissie- Verordening 2021/664 inzake een regelgevingskader voor U-space, EASA Implementing Regulation 664/2021, 22 April 2021.".

[21] „BURDI Project - Initial CONOPS, SESAR3, BURDI project Deliverable D3.1, Edition 00.03, 30 September 2023".

[22] „U-space, Supporting Safe and Secore Drone Operations in Europe, Consolidated report on the SESAR U-space research and innovation results, SESAR Jount Undertaking, 2020".

[23] „EASA Special Condition Vertical Take-Off and Landing for small-category VTOL aircraft, EASA-SC-VTOL-01, Issue 1, 2 July 20219".

[24] „Vertiports -Prototype Technical Specifications for the Design of VFR Vertiports for Operation with Manned VTOL-Capable Aircraft Certified in the Enhanced Category (PTS-VPT-DSN), EASA, March 2022.".

[25] „Verkenning Urban Air Mobility, Verkenning kansen en belemmeringen, Sander Zondervan, Martijn de Wit en Michael Ouderling (Antea Group); Dutch Drone Delta (DDD), Maart 2022.".

[26] „Concept contourennotitie voor het Plan van Aanpak behorende bij DHA, NLR, v0.6_definitief d.d. 22022024, bijlage behorende bij Provincie N-H Directeurenoverleg d.d. 28 februari 2024.".

[27] „Uitvoeringsverordening (EU) 2019/947 van de Commissie inzake de regels en procedures voor de exploitatie van onbemande luchtvaartuigen.".

[28] N. Waterdrinker, Interviewee, *Interview Den Helder Airport.* [Interview]. 30 May 2024.

[29] Gemeente Den Helder, „Rapportage Verbonden partijen," 2021.

[30] „Trainingen - H2K | Brandweeropleidingen - Trainingen - Consultancy," [Online]. Available: https://www.h2k.nl/nl/trainingen#:~:text=H2K%20organiseert%20een%20breed%20pakket,verzorgd%2C%20maar%20ook%20op%20oefencentra..

[31] [Interview].

708199 0677

Appendix A Aanvullende Kennis

Deze appendix geeft aanvullende (technische) informatie over de onderwerpen drones, duurzame energiedragers en onderwijs en training.

Appendix A.1 Drones

Het onderwerp drones krijgt mondiaal, Europees en nationaal zeer veel aandacht. Op Europees niveau zijn er diverse *regulations* m.b.t. drones uitgevaardigd, zie Ref. [[8] [9] [10] [11] [12]]. Hiermee bestaat er een Europees wettelijk kader dat vervolgens nationaal kan worden ingebed door nationale regelgeving. Tevens is er door de EU in november 2022 de *Drone Strategy 2.0* uitgebracht, zie Ref. [13], met daaropvolgend een eerste *socio-economische zienswijze*, om de maatschappelijke impact van drones op hoofdlijnen te analyseren, zie Ref. [14]. Binnen de Nederlandse overheid wordt, mede door deze Europese kaderwetgeving, het dronesonderwerp ook steeds belangrijker, getuige het *Nationale Actieplan* van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, zie Ref. [15], waarin 5 actielijnen zijn gedefinieerd:

- Veiligheid voorop
- Luchtruimindeling
- Vernieuwen en verruimen
- Voorbereiden op de toekomst kennis
- Versterken (inter)nationale samenwerking

Op dit moment zien we dat deze beleidsaktielijnen nog niet worden vertaald in concrete nationale open onderzoeksprogramma's. Wel wordt er in het lopende SESAR (Single European Sky ATM Research) programma ruimte geboden aan vooral de navolgende twee researchonderwerpen: 1) Urban Air Mobility (UAM); d.w.z. het uitvoeren van toekomstige drone operaties in stedelijk gebied, en 2) naar de integratie van drone operaties in het bestaande luchtruim. Daar zijn diverse researchprojecten al mee bezig. Ook de LVNL bereidt zich daarop voor, zie Ref. [16].

In 2018 heeft het NLR voor het Ministerie van Economische zaken "*de Strategische Ambities Drone*" opgesteld, zie Ref. [17]. Mede daarop gebaseerd is in de *Luchtvaartnota van 2020-2050,* zie Ref. [18], het onderwerp drones als een speciaal onderwerp opgenomen. Deze nota is in *2023* geactualiseerd is, zie Ref [9] en stelt dat het: "*de economische kansen en maatschappelijke toepassingen van onbemande luchtvaarttuigen benutten en ze veilig integreren*." Wil.

In 2022 heeft het Ministerie van IenW een toekomstverkenning naar UAM laten doen, zie Ref.[14]. De belangrijkste conclusie was: "*UAM is de toekomst en gaat toegevoegde waarde opleveren*". Dus er moet voorbereiding door de overheid gaan plaatsvinden, vandaar het eerder benoemde en opgestelde *Nationale Aktieplan*.

Ook het Ministerie van Defensie vindt onbemande maritieme helikopters en de stationering en ontwikkeling van corridors voor cargo-drones van dergelijk belang dat het expliciet wordt benoemd in het *Nationaal Programma Ruimte voor Defensie* (NRPD), zie Ref. [19].

Tenslotte, EASA heeft binnen Europa een leidende rol om de wetgevingskaders te creëren, waarbinnen veilige drone- en UAM-operaties mogelijk worden gemaakt. Tevens heeft EASA een Innovative Air Mobility (IAM) Hub opgezet, het online digitale platform voor drones en Air Mobility in Europe, dat alle belangrijke actoren en wetgeving tracht samen te brengen, waaronder steden, regionale- en nationale autoriteiten, de EU, EASA, de drone-producenten en de drone-operators.

708199 0677

In het navolgende zullen we enkele definities en een korte toelichting geven op de drone-gerelateerde onderwerpen die van belang worden geacht voor Den Helder Airport en MVKK.

Drone-classificaties en keurmerk

Classificatie

Drones zijn in de nationale- en Europese (EASA) wetgeving ingedeeld in drie categorieën:

- OPEN categorie (vluchten met een laag risico)
- SPECIFIEKE categorie (vluchten met een gemiddeld risico)
- GECERTIFICEERDE categorie (vluchten met een hoog risico)

Binnen de OPEN categorie, tussen de 0-25 kg, zijn er, op basis van het gewicht waarmee je vliegtdrie subcategorieën gedefinieerd: A1 (dichtbij of zelfs boven mensen), A2 (op enige afstand van mensen) en A3 (op grote afstand van mensen). Met welke subcategorie je te maken krijgt, hangt af van de drone waarmee je vliegt.

Als de dronevlucht in de SPECIFIEKE categorie valt, is een vergunning nodig. Deze vergunning geldt in alle lidstaten van de Europese Unie (EU). In Nederland wordt de vergunning aangevraagd bij de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT). Een dronevlucht behoort tot de categorie SPECIFIEK als de vlucht voldoet aan de volgende eisen:

- De vlucht valt buiten de beperkingen van de OPEN categorie;
- De vlucht vindt niet plaats boven een bijeenkomst van mensen met een drone groter dan 3 meter;
- Er worden geen mensen of gevaarlijke stoffen vervoerd.

Voor de categorie SPECIFIEK zijn er de volgende vergunningen:

- Exploitatievergunning (Operational Authorization – OA);
- Light UAS Operator Certificate (LUC);
- Verklaring standaardscenario (STS) van het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart (EASA). Standaardscenario's zijn beschikbaar vanaf 1 januari 2024.

Welke vergunning nodig is, is geheel afhankelijk van de situatie.

Een drone-vlucht behoort tot de categorie GECERTIFICEERD als de drone voldoet aan de technische eisen hiervoor. Ook kan de ILT zelfstandig beoordelen dat een vlucht tot deze categorie behoort. Nog niet alle eisen voor deze categorie zijn formeel wettelijke vastgesteld. Het is daardoor nog niet mogelijk om te vliegen in/onder deze categorie.

De omstandigheden van de drone-vlucht bepalen de categorie waarin wordt gevlogen. Men valt in de categorie GECERTIFICEERD als men:

- De drone heeft een afmeting van 3 meter of meer en is ontworpen om boven bijeenkomsten van mensen te vliegen;
- De drone is ontworpen voor personenvervoer;
- De drone is ontworpen voor het vervoer van gevaarlijke goederen

Om binnen de drie hoofdcategorieën (OPEN, SPECIFIEK of GECERTIFICEERD) te vliegen is het voor de piloot verplicht om in het bezit te zijn van het EU Dronebewijs. Voor de subcategorieën A1 en A3 dien je hiervoor een (online) opleiding en theorie-examen af te leggen. Wil je in subcategorie A2 vliegen, dan komt hier een aanvullend theoriegedeelte + examen bij en dien je tevens een eigenverklaring voor wat betreft de praktijk in te dienen. De opleidingsplicht geldt alleen voor drones zwaarder dan 250 gram.

708199 0677

Vanaf 1 januari 2024 moeten alle drones in de OPEN en de SPECIFIEKE categorie een keurmerk bezitten. Het keurmerk varieert van de C0 t/m C4 klasse. Deze klasse bepaalt de regels waaraan door de drones en operators moet worden voldaan, zie voor meer details de webpage IenW hieromtrent.

Drone types

Drones komen voor in verschillende types en groottes, elk met hun eigen specialiteiten en mogelijkheden. Zo zijn daar o.a.: €VTOL, Multicopter en Fixed-wing drones.

Multicopters

Multicopters zijn drones die meer dan één rotor bezitten en kunnen bestaan uit verschillende aantallen rotors. Veel voorkomende configuraties zijn quadcopters (vier rotors), hexacopters (zes rotors) en octocopters (acht rotors). Er bestaan echter ook multicopters met andere aantallen rotors, afhankelijk van de specifieke toepassing en ontwerpeisen. Quadcopters komen het meest voor en onderscheiden zich door hun hoge wendbaarheid waardoor ze geschikt zijn voor nauwkeurige taken zoals luchtfotografie en -videografie.

Fixed-wing

Fixed-wing drones hebben een vaste vleugel en zijn ideaal voor het bestrijken van grote gebieden voor bijvoorbeeld landmeting en surveillance-taken. Fixed-wing drones bieden verschillende voordelen ten opzichte van multirotor drones. Ze hebben langere vluchttijden, waardoor ze efficiënter en stabieler kunnen vliegen en lagere operationele kosten hebben. Naast de voordelen hebben fixed-wing drones ook enkele nadelen, zo vereisen ze meestal meer ruimte voor opstijgen en landen. Bovendien zijn ze minder geschikt voor taken die nauwkeurige manoeuvreerbaarheid op lage hoogte vereisen. Er bestaan tevens hybride drones die zowel multicopters zijn als een fixed-wing hebben.

(e)VTOL – (electrical) powered aircraft capable of Vertical Take Off and Landing

(e)VTOL drones, met verticale start- en landingsmogelijkheden, bieden de voordelen van zowel verticale als horizontale vlucht, wat ze geschikt maakt voor lange-afstandsmissies en complexe terreinen. Tot heden vallen deze nieuwe vliegtuigontwerpen nog niet onder een van de eerder bekende certificatie categorieën voor vliegtuigen (EASA CS-23) of kleine helikopters (EASA CS-27), maar ze kunnen dus verticaal opstijgen en landen, hebben specifieke (gedistribueerde) voortstuwingskenmerken en kunnen op een bepaald moment zonder piloot worden gebruikt.

De certficiatie van eVTOL-voertuigen valt in Europa voorlopig onder de EASA Special Condition SC-VTOL-01 als een “Speciale Category” vliegtuig. Zie Ref. [20]. Dit is een nieuwe categorie die voorlopig bewust tussen de EASA CS-23 en CS-27 voertuigen in is ingevoerd. Maar let wel de SC-VT01-01 stelt dezelfde hoge veiligheidseisen (d.w.z. een probability van 10^{-9} op een crash) als aan normale vliegtuigen. Volocopter, een Duitse eVTOL bouwer, heeft in maart 2024 aangegeven dat hun eerste eVTOL-product, de VoloCity air taxi, naar verwachting eind 2024 EASA type gecertificeerd zal zijn. Daarmee wordt het toestel veilig verklaard om te vliegen. Daarentegen. zal er de eerste jaren enkel bemand worden gevlogen. De verwachting is dat onbemande eVTOL-operaties pas vanaf 2030 haalbaar zijn. Parallelle ontwikkelen verder in Europe (o.a. Lilium), USA (o.a. Joby, Archer) en China (o.a. eHang) op eVTOL -voertuigniveau gaan weliswaar hard, maar deze toekomstverwachting van Volocopter lijkt realistisch. Voor defensiedoeleinden zal de intorductie waarschijnlijk eerder plaatsvinden dan voor civiel.

Maritieme drones

Dit zijn drones die zich speciaal toeleggen op de maritieme sector en daarin diverse functies vervullen. Dit kan voor civiele maar ook militaire operaties zijn. Dit betreft de vracht- van en naar offshore platforms, wind- en zonneparken etc. De operationele focus zal naar verwachting eerst liggen op elektrische drones, maar meer en meer zich naar H2 en SAF drones verplaatsen, gezien het benodigde uithoudingsvermogen. Overigens, varende zelfstandige units en ook onderwaterunits die niet bemand zijn, worden ook maritieme drones genoemd.

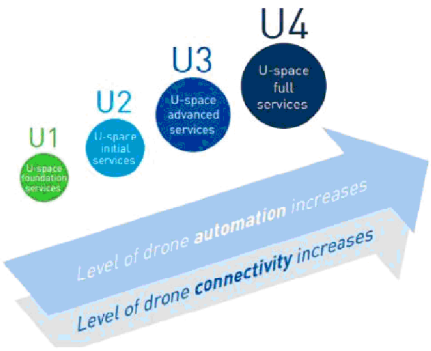
708199 0677

Bovenstaande groepen geven niet een totaaloverzicht. Er zijn veel verschillende soorten indelingen m.b.t. drones mogelijk, enk aan civiel of militair, naar gewicht, afmeting, naar toepassing, naar voorstuwingsmogelijkheid, etc. Echter de indeling naar bovenstaande groeperingen lijkt het meest relevant voor dit rapport.

U-space

Als er in de toekomst honderden danwel duizenden drones operationeel gaan worden, waarbij die drones ook nog eens grote afstanden gaan afleggen, dus buiten het normale zicht raken, en gezamenlijk met bemand vliegverkeer een luchtruim moeten delen dan is het niet meer mogelijk dit handmatig af te handelen. Er zal dan ook een soort luchtverkeersleiding voor drones moeten komen die vergaand geautomatiseerd is. Daar wordt al hard aan gewerkt, ook in Nederland. In Europa wordt luchtverkeersleiding voor drones U-space genoemd. Het is niet een direct technisch systeem, maar een set van werkafspraken, protocollen, communicatiemiddelen en standaarden.

U-space luchtruim (airspace) is formeel gedefinieerd Ref. [21] en betekent een door de lidstaten aangewezen geografische zone voor Unmanned Aircraft Systems (UAS), en waar drone-operaties alleen mogen plaatsvinden met de steun van U-space services. Dit is volgens *EU Verordening 2021/664,* Ref. [22] een reeks nieuwe diensten en specifieke procedures die zijn ontworpen om veilige, efficiënte en beveiligde toegang tot het luchtruim voor grote aantallen drones te ondersteunen. U-space kent vier verschillende niveaus van drone-services: U1 t/m U4, sterk gerelateerd aan de mate van *connectivity* van de drone. Deze services worden aangeboden door U-space Service Providers (USSPs).



Tevens bestaan er vier U-space services (diensten) die de Europese Lidstaten verplicht zijn om beschikbaar te stellen binnenin een U-space gebied (airspace), dit zijn:

- Geo-bewustzijnsdienst: biedt informatie over operationele omstandigheden, luchtruimbeperkingen en tijdrestricties;
- Netwerkidentificatiedienst: verstrekt identiteit van UAS-operators en locatie/traject van UAS tijdens operaties;
- Verkeersinformatiedienst: waarschuwt operators voor nabijgelegen luchtverkeer;
- UAS-vluchtautorisatiedienst: garandeert conflictvrije operaties met andere UAS in hetzelfde luchtruim.

Door SESAR3 is in 2023 een U-space Concept of Operations (CONOPS) gepubliceerd (4de editie) vanuit het CORUS-XUAM project. Zie Ref. [20]. Daarop voortbordurend heeft het nog lopende EU-project BURDI (Belgium Netherlands U-space Reference Design Implementation), recentelijke een update gepubliceerd, zie Ref. [23].

708199 0677

Tenslotte, SESAR heeft al in 2020 een overzichtsrapport uitgebracht met alle SESAR projectresultaten omtrent SESAR U-space research, zie Ref. [24]. Het geeft een goed overzicht, alhoewel het al weer 4 jaar oud is. Toch wordt duidelijk dat de U-space services toen veelal op het U1 en U2 niveau zaten en dat de research- en ontwikkelfocus heden ligt op de meest geavanceerde en meest uitdagende U-space services, d.w.z. die zich op het U3 en U4 niveau bevinden. Het bovengenoemde BURDI-project probeert daar bijv. invulling aan te geven door concreet voor de haven van Antwerpen een U-space service te ontwikkelen op U4 niveau voor het gecontroleerde en ongecontroleerde luchtruim, inclusief het geheel doorlopen van het formele implementatie- en goedkeuringsproces en de bijbehorende safety assessment. NLR is partner in dat project.

CIS, sCISP en USSP

Sterk gerelateerd aan de ontwikkelingen van U-space zijn In de wereld van drone operaties CIS, sCISP en USSP recentelijk belangrijke begrippen geworden. De Common Information Service (CIS) is de backbone van de informatie-uitwisseling tussen verschillende systemen die de drone-operaties mogelijk maken. Iedere USSP kan een eigen CIS implementeren om vluchtinformatie met andere systemen uit te wisselen. Een single common information service provider (sCISP) betekent dat er maar één partij is, de enige gemeenschappelijke informatie leverancier, die statische en dynamische gegevens verspreidt om de levering van U-space-diensten aan andere relevante belanghebbenden mogelijk te maken. Elk U-space Airspace heeft slechts een sCISP. Een overkoepelende IT-oplossing ondersteunt de levering van CIS aan allen die in het U-space ecosysteem deelnemen. Met deze gateway-oplossing worden relevante operationele gegevens beschikbaar gemaakt voor all' USSP's die U-space diensten willen leveren en voor andere belanghebbenden. Leden van het U-space ecosysteem kunnen allen gegevens verzamelen en/of beschikbaar stellen in overeenstemming met hun specifieke functie binnen dit ecosysteem.

Officieel is het besluit nog niet genomen, maar alles wijst er op dat Nederland een sCISP gaat krijgen ewaarbij deze rol door LVNL uitgevoerd zal worden, zie Ref. [16]. LVNL heeft inmiddels een app-suite oprationeel, dit is de bovenbedoelde IT-technische (gateway) oplossing, welke *GoDrone* heet. *GoDrone* bestaat uit vluchtmanagementtools en biedt veiligheidsinformatie aan recreatieve en commerciële dronepiloten in Nederland. De mobiele app (voor iOS en Android) en de bijbehorende website geven informatie over de luchtverkeersveiligheid voor drone-operaties in Nederland. Dit omvat Notice to Airmen (NOTAMs), grondgevaren, terreininformatie en actuele weersomstandigheden. Alle informatie wordt weergegeven op een kaart en in gebiedsrapporten. Commerciële operators kunnen via een web-portaal hun vluchten beheren en goedkeuring aanvragen bij de LVNL. Op dit moment kan de LVNL via deze app missieaanvraagplannen van drone-operators beoordelen en goedkeuren voor de civiele CTRs van Schiphol, Lelystad, Rotterdam Beek en Eelde.

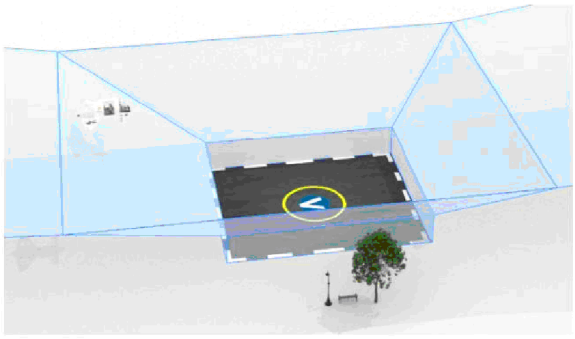
UAM

Urban Air Mobility (UAM) richt zich op het integreren van luchttransport in stedelijke gebieden voor het vervoer van personen en goederen. Het maakt gebruik van luchtvaartuigen zoals eVTOL-voertuigen en richt zich op het bieden van een efficiënte en milieuvriendelijke alternatief ten opzichte van traditionele vervoersmiddelen. UAM streeft naar verbeterde stedelijke mobiliteit door het verminderen van verkeerscongestie en het vergroten van de bereikbaarheid in drukke stedelijke omgevingen. Het omvat zowel de benodigde infrastructuur, zoals vertiports, en de operationele en regelgevende kaders om deze nieuwe vorm van transport mogelijk te maken. Omgevingsacceptatie van deze nieuwe mobiliteitsvormen is waar het momenteel sterk over gaat in de lopende research.

Veel van de definities in de wetgeving en in de operationele wereld van de drones zijn nog aan verandering onderhevig. Zo werden de laatste jaren de termen Innovative Air Mobility (IAM) en Advanced Air Mobility (AAM) geïntroduceerd. Dit om de laatste vernieuwingen in dit ecosysteem te kunnen omvatten, waarbij UAM. een subgroup onder AAM is geworden.

708199 0677

Vertiport



Een vertiport is volgens EASA, Ref. [25] gedefinieerd als een stuk land, water of constructie dat wordt gebruikt, of bedoeld is om te worden gebruikt, voor het landen en opstijgen van eVTOL-compatibele voertuigen en lijken van groot belang voor een succesvol UAM netwerk. Vertiports fungeren als centrale landingsplaatsen voor het ophalen en afzetten van passagiers en/of goederen en bieden zowel noodzaken ondersteunende infrastructuur zoals oplaadstations, onderhoudsfaciliteiten, faciliteiten voor passagiers en commerciële diensten, alsmede integratie in ATC-diensten en communicatie-services. Ze lijken op helihavens, ontworpen voor helikopters, maar zijn specifiek afgestemd op de unieke kenmerken en vereisten van'eVTOL's. De definities en de (technische) specificaties van vertiports zijn nog in ontwikkeling en worden aangepast naarmate er meer informatie beschikbaar komt over de exploitatie van'eVTOL's. EASA heeft hiervoor rule making task (RMT.230) lopende. Op dit moment is vanuit EASA enkel een meer technische-specificatiedocument voor vertiports bekend, zie Ref. [26]. Zoals blijkt uit onderstaande figuur uit deze referentie wordt tevens het concept van een "funnel-shaped gebied" boven de vertiport gehanteerd, een speciaal volume waarbinnen de luchtruim boven en rondom de vertiport obstakelvrij moet zijn.

Een vertiport moett minimaal één FATO (= Final-approach and take-off area) bevatten. Een dergelijke FATO kan zich op, of nabij, een landingsbaan of taxibaanstrook van een luchtvaartterrein bevinden.

Testcentra en andere activiteiten in Nederland

In Nederland zijn een aantal testcentra en testgebieden voor drones, zoals aangegeven in onderstaande figuur.

Figuur 9: Drone Testcentra in Nederland

708199 0677

Hoewel de testcentra en -gebieden zelfstandig veel testen kunnen uitvoeren, hebben ze ook eigen specifieke specialiteiten waaraan wordt gewerkt. Een overzicht:

- Dronecentrum Marknesse is het testcentrum van NLR. NLR heeft een eigen luchtruim en een verharde landingsbaan waar ook met experimentele systemen kan worden gevlogen. BVLOS is mogelijk. Op een deel van het terrein staat Digicity die bestaat uit een aantal containers waar operaties in stedelijk gebied kunnen worden getest;
- DroneHub Noord Nederland in Eelde /Groningen heeft een testcentrum op de luchthaven;
- Hive Mobility, een innovatiecentrum voor groene slimme en groene mobiliteit, te Groningen.
- Unmanned Valley in Valkenburg is gesitueerd op de voormalige luchthaven Valkenburg. Er zijn hier ook industrie (meest startups) en opleidingen gevestigd in een voormalige hangaar van de luchthaven;
- In de Haven van Rotterdam wordt de grootste U-space-implementatie van Nederland gerealiseerd (en voorlopig ook de enige). Port of Rotterdam is eigenaar van het systeem waarvan het de bedoeling is dat alle drone-vluchten van hieruit worden gecoördineerd. Er vinden al meerdere vluchten per dag plaats;
- Het Living Lab in Amsterdam bevindt zich op het voormalige Marine terrein, waar ook andere (grond- en watergebonden) mobiliteitstests kunnen worden uitgevoerd. Het lab is het op dit moment het enige dat zich in een stedelijke omgeving bevindt;
- In Hoogerheide bevindt zich het centrum van Aviolanda waar meest militaire drone-vluchten plaatvinden;
- In de corridor Zwolle-Meppel vindt, onder regie van de ANWB (ANWB Drone Services) ontwikkeling plaats om medisch transport tussen ziekenhuizen mogelijk te maken. De business case is al heel duidelijk. BVLOS-testvluchten moeten nog plaatsvinden;
- In Enschede is er de luchthaven Twente als onderdeel van Technology Base dat een testfaciliteit voor (on)bemande luchtvaart biedt, op dit moment vooral gebruikt voor trainingen. Hier zijn ook kansen voor onderzoek naar grensoverschrijdende vluchten. Er is nauwe samenwerking met de hulpdiensten in Nederland en Duitsland, vooral met de brandweer;
- In Eindhoven bevindt zich een drone-centrum op de high-tech campus;
- In Nijmegen is het drone-testcentrum van Rijskwaterstaat (RWS) bij de verkeerspost op de Waal. Hier wordt vooral geëxperimenteerd met drone-in-the-box-technologie ter ondersteuning van hulpdiensten.

Appendix A.2 Windmolenparken op de Noordzee

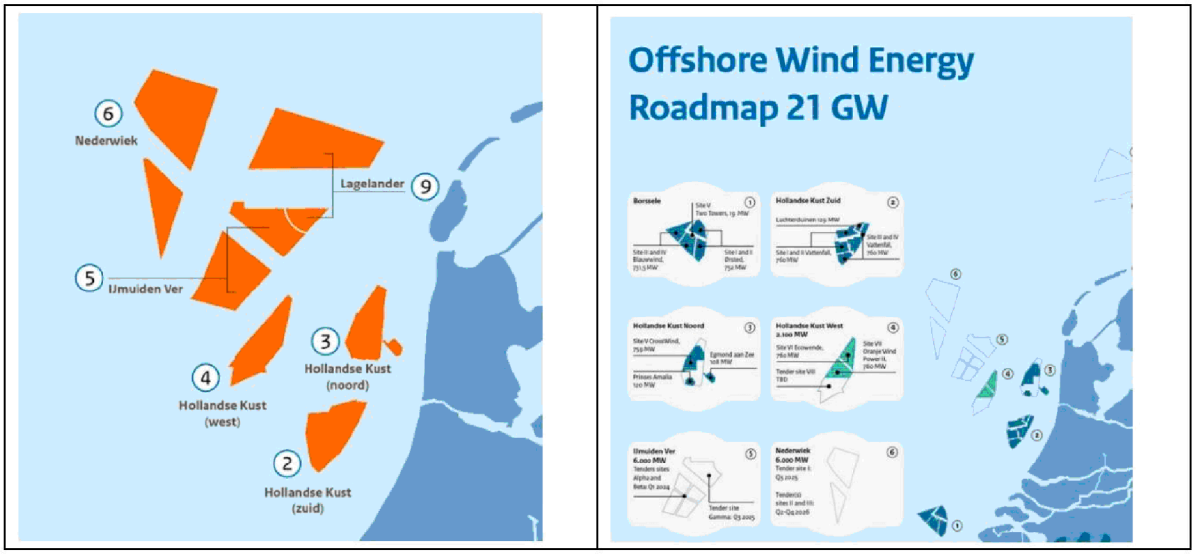
Windmolenparken voor de offshore energieleverantie zijn volop in ontwikkeling op de Noordzee. Het huidige geleverde vermogen van 4,5GW wordt in stappen uitgebreid tot 71GW in 2050. Ook in het gebied rondom Den Helder zijn verschillende locaties aangewezen waarvoor de afgelopen jaren exploitatievergunningen zijn afgegeven of waarvoor tenders zullen worden uitgeschreven.

Informatie over het gebruik van de Noordzee kan onder andere worden gevonden in Programma Noordzee 2022–2027 - Noordzeeloket[5]. De locatie Den Helder is interessant voor de windmolenparken die aangegeven worden in onderstaande figuur met de volgende exploitanten

- Hollandse Kust Noord: CrossWind, een joint-venture van Shell en Eneco;
- Hollandse Kust Zuid: Vattenfall, BASF en Allianz;
- Hollandse Kust West, kavel I en II: ChinookCV, een dochteronderneming van Nuon/Vattenfall;
- Hollandse Kust West, kavel VI: Ecowende, een consortium van Shell en Eneco;

[5] Programma Noordzee 2022-2027: "De Noordzee is een uitgelezen plek om grootschalige testen en experimenten met drones uit te voeren voor bijvoorbeeld defensiedoeleinden, handhaving en technische inspectie van de windparken.". Bijlage onderdeel Nationaal Water Programma 2022-2027

- Hollandse Kust West, kavel VII: Oranje Wind Power, een dochteronderneming van RWE;
- IJmuiden Ver, Kavel Alpha: Noordzeker, een samenwerkingsverband van SSE Renewables, ABP en APG;
- IJmuiden Ver, Kavel Beta: Zeevonk II, een samenwerkingsverband van Vattenfall en Copenhagen Infrastructure Partners;
- IJmuiden Ver, Kavel Gamma: tender in 2025;
- Nederwiek I: tender in 2026;
- Nederwiek II: tender in 2027;
- Nederwiek III: tender in 2027;
- Lagelander: exploitatie vanaf 2030.



De mogelijkheid de windmolenparkent te bedienen met drones wordt al onderzocht. Hiervoor moeten bij de platforms wel landingsmogelijkheden voor de drones zijn. Eerste experimenten voor drone-leveringen over zee zijn bijv.

- Het Deense transport- en logistiekbedrijf DSV en energiemaatschappij Ørsted samen met droneleverancier RigiTech en de Deense operator Holo: Drone levert volautomatisch goederen af bij windmolen op zee | Dronewatch.
- Vattenvall maakt al intensief gebruik van drones in Scandinavië, zie bijv. Drone technology facilitates inspections of hard-to-access –reas - Vattenfall.

Ook op het gebied van inspectie van windmolens vinden ontwikkelingen plaats:

- Recent werd aandacht in de media besteed aan ontwikkelingen van Greentrust: https://www.greentrust.nl/nieuws/2024-04-03-drone-inspecties-bij-zonne-en-windparken-
- Fieldlab Zephyros heeft een samenwerkingsverband met de Hogeschool Zeeland en Scalda: 'Z'euwse' drone voor windmolens o– zee - Dockwize
- Shore Systems (Delft): Shore systems bouwt drones om op zee windparken te inspecteren (fontys.nl)
- TNO IBIS-project onderzoekt de mogelijkheid met autonome drones deze inspecties uit te voeren: drones

Voor de drones zijn robuuste multicopters of eVTOLs nodig die bestand zijn tegen de omstandigheden op zee (ruig weer en zoute omgeving) en in staat zijn iets af te leveren of te landen op de platforms van de windmolens. Drones die geschikt zijn voor vluchten boven zee worden maritieme drones genoemd.

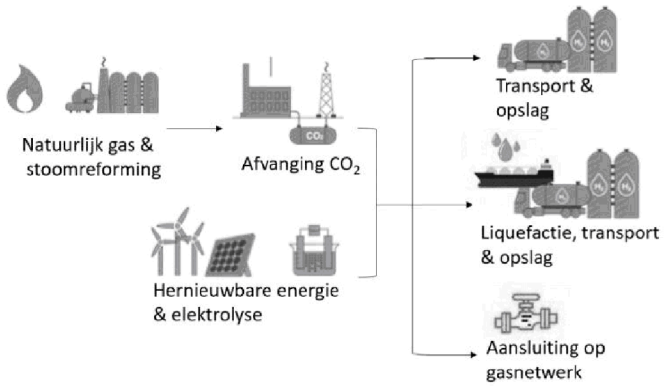
Voor de coordinatie van activiteiten rondom offshore windenergie bestaan verschillende organisaties en belangengroepen, niet specifiek alleen voor de ontwikkeling van het gebruik van drones, zoals AYOP (= Amsterdam IJmuiden Offshore Ports), een netwerkvereniging in offshore energie, vooral gericht op het Noordzeekanaalgebied om de kansen en uitdagingen in de energietransitie gezamenlijk te benaderen.

Appendix A.3 Duurzame energiedragers

Om klimaatneutrale luchtvaart mogelijk te maken, zijn radicale innovaties zoals nieuwe voortstuwingtechnologieën, nieuwe drone- en vliegtuigontwerpen en alternatieve brandstoffen van groot belang. Duurzame energiedragers als waterstof, elektriciteit en sustainable aviation fuels kunnen hierin een grote rol spelen, ook op kleine en regionale velden als Den Helder Airport/Maritiem Vliegkamp De Kooy. Het huidige burgerverkeer van Den Helder vliegt over het algemeen lokaal en kortstondig, waarbij de civiele vluchten veelal worden ingezet om nabijgelegen boorplatforms te bereiken, bescherming van de kust of voor plezier. Deze doeleinden zijn bij uitstek geschikt voor het vliegen op alternatieve energiedragers.

Appendix A.3.1 Waterstof

Om op Den Helder Airport op de langere termijn waterstofvliegen te faciliteren zal een infrastructuur voor de levering en opslag van cryogene waterstof op het vliegveld moeten worden opgezet. Deze infrastructuur moet door de luchthaven zelf ingeregeld worden. Over het algemeen is de verwachting dat op kleinere velden waterstof geleverd zal worden per vrachtwagen en dat slechts voor de grote velden met hub functie waterstof via pijpleidingen geleverd kan worden en op het vliegveld zal worden omgezet in cryogene waterstof. De optimale invulling van de infrastructuur hangt af van nog enkele factoren, zoals het jaarlijks verbruik en de variatie van verbruik binnen het jaar. Het leveren van waterstof met vrachtwagens is de goedkoopste optie, door de hoge kosten van liquefactie en pijpleidingen, en zodoende waarschijnlijk de te prefereren optie voor kleinere velden. Ook in geval van wisselende of toenemende vraag naar waterstof valt de levering van waterstof via vrachtwagens te prefereren, aangezien op- en afschalen van vrachtleveringen geen grote veranderingen aan de infrastructuur van het veld vergt. Daar cryogene waterstof op zeer koude temperatuur wordt opgeslagen en vervoerd zullen vrachtwagens en tanks uitgerust moeten worden met isolatiematerialen, zodat de huidige transport en opslaginfrastructuur niet geschikt is. Figuur 12 toont een mogelijk pad voor aanlevering van waterstof te LDH.



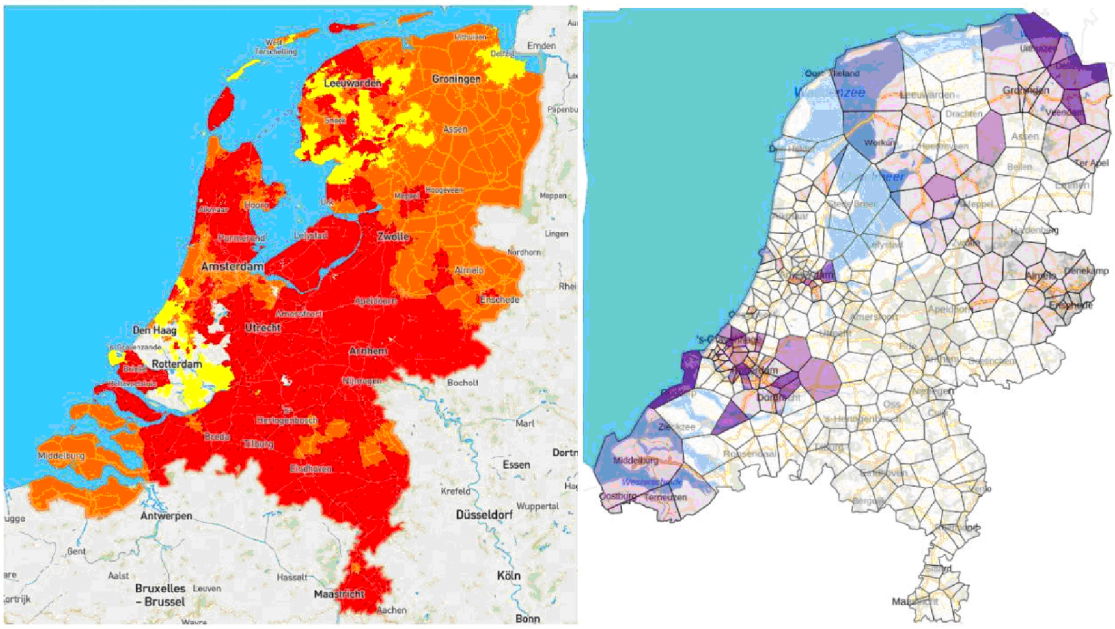
Figuur 10: Opties ter aanlevering van waterstof, waarschijnlijk zal op LDH in eerste instantie gebruik worden gemaakt van het pad: 'Natuurlijk gas en stoomreforming -> Afvanging CO_2 -> Liquefactie, transport en opslag'

708199 0677

De opslag van cryogene waterstof op LDH zal op een maximumtemperatuur van -253˚C moeten gebeuren om de waterstof in vloeibare staat te behouden. Door goede isolatie en vorm (sferisch of cilindrisch) van tanks kan dit gemaximaliseerd worden. Echter, doordat de waterstoftanks hitte zullen absorberen zal een deel van het waterstof van vloeibare staat naar gas overgaan. In de tanks moet daartoe ruimte zijn voor deze gassificatie, waarna dit gas naderhand afgevangen moet worden en eventueel gecomprimeerd om als GH_2 te dienen voor bijvoorbeeld ground service equipment. Deze waterstoffaciliteit zal gedeeld kunnen worden door LDH-MVKK om de variatie in verbruik binnen jaren te beperken en kan bevoorraad worden vanuit bijv. de Port of Den Helder middels vrachtwagens.

Appendix A.3.2 Elektriciteit

Om elektrisch vliegen te faciliteren op Den Helder Airport moet laadinfrastructuur aangeboden worden. In de eerste fase van vlootelektrificatie en eVTOL-introductie kan volstaan worden met mobiele laders, wanneer een groter deel van de vloot geëlektrificeerd is kan overgestapt worden naar een vast laadnetwerk. Hiertoe moet dan wel capaciteit zijn op het net, wat zeer beperkt is door congestie, blijkt uit gesprekken met onder anderen New Energy Coalition en communicatie van Netbeheer Nederland, zie ook Figuur 11: a en b. Overbelasting van stroomafname van het net wordt rondom LDH-MVKK reeds dit jaar (2024) verwacht en kan de introductie van elektrisch vliegen op LDH-MVKK mogelijk compliceren. De eerste generatie elektrische vliegtuigen, waaronder de Pipistrel Velis Electro die al op Den Helder vliegt, heeft een laadvermogen tot 50kW, maar in de toekomst zullen elektrische vliegtuigen een vermogen van tot wel 250-400kW hebben, waardoor een grotere impact op het net te verwachten is. Om te bepalen of de elektra-voorziening kan worden geleverd door de netbeheerder, zal eerst de eigen vraag en het eigen opwekvermogen van LDH en MVKK voor de komende jaren in kaart gebracht moeten worden.



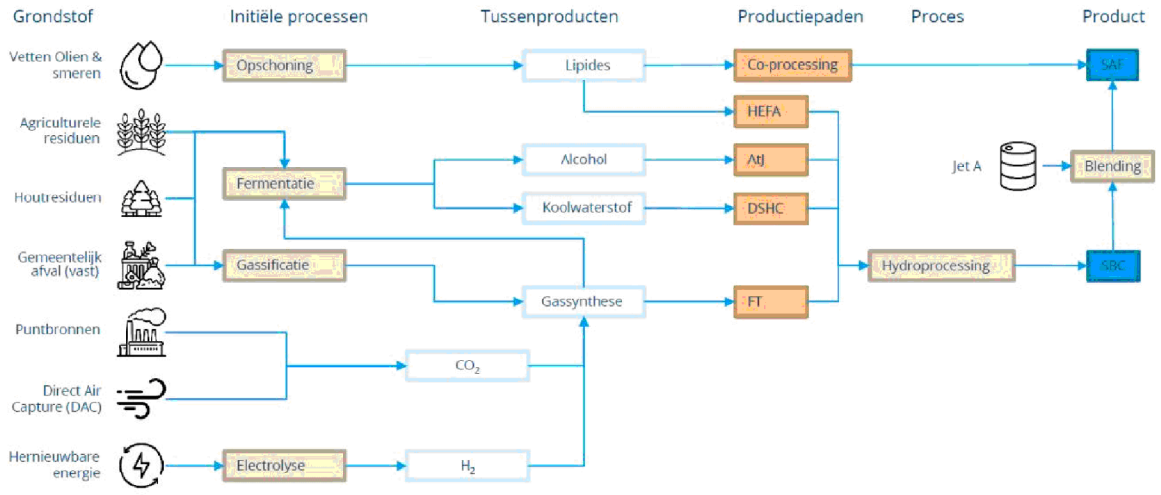
Figuur 11: Indicatie van de netwerkcongestie (a), oranje/rood: aankomende 5-10 jaar geen capaciteit voor netverzwaring, gearceerd: netwerkmanagement al noodzakelijk, en netwerkcapaciteit (b), paars: capaciteit voor netverzwaring, blanco: geen capaciteit (Capaciteitskaart elektriciteitsnet (netbeheernederland.nl) , PDOK Viewer)

708199 0677

Om ondanks netcongestie toch elektrisch laden op LDH-MVKK mogelijk te maken zou gedacht kunnen worden aan toekomstige modulair energy storage systems, waarmee de energievraag aan het netwerk makkelijker ingeregeld kan worden aangezien deze op voor het net gunstige tijden geladen kunnen worden. Huidige regelementen, zoals bijvoorbeeld opgenomen in het pilot's operating handbook van de Pipistrel Velis Electro, stellen echter dat het opladen van het vliegtuig altijd onder toezicht moet gebeuren, tenzij er alternatieve manieren zijn. Deze manieren zijn nog niet geconcretiseerd, maar zouden bijvoorbeeld kunnen bestaan uit een combinatie van slimme laders, sensoren en camera's alsmede aansluiting op een modulair energy storage system. Op dit moment lopen in het kader van het project TULIPS experimenten om toezichtvrij te laden op Rotterdam The Hague Airport met de Pipistrel Velis Electro van het NLR.

Appendix A.3.3 Sustainable Aviation Fuel

Alhoewel er inmiddels een grote interesse in SAF is en een redelijk aantal productiepaden gecertificeerd zijn, zie Figuur 13, is de beschikbaarheid op dit moment van SAF echter vele malen kleiner dan de vraag. Door het ReFuelEU Aviation mandaat zal de aankomende jaren de productie worden opgeschaald, echter het is de vraag of dit afdoende zal zijn. Om de SAF vervolgens van productielocatie naar LDH-MVKK te verplaatsen zal een infrastructuur moeten worden opgesteld. LDH-MVKK is niet aangesloten op het Central European Pipeline System zodat de SAF via tankwagens naar de luchthaven gebracht moet worden. Op de luchthaven zal de SAF vervolgens in aparte tanks moeten worden opgeslagen. Deze kunnen mogelijkerwijs (ondergrondse) tanks zijn die eerder voor conventionele kerosine gebruikt zijn en kunnen eventueel gedeeld worden door civiel en militair verkeer om de buffervoorraden op peil te houden en het SAF-gebruik rendabel te houden. Uiteindelijk bepaalt de brandstofafhandelaar welke brandstof en met welke blending percentages wordt aangeboden, echter in de afspraken met de luchthaven kunnen wensen van klanten meegenomen worden. Daar duurzaamheid ook in de offshore-industrie een steeds belangrijker thema wordt zijn er al klanten die hebben aangegeven in de nabije toekomst hoge percentages SAF (boven het ReFuelEU Aviation mandaat) af te willen nemen. Wellicht kan LDH op de lange termijn wel aansluiten op een SAF netwerk (van pijpleidingen).



Figuur 12: Mogelijke productiepaden voor SAF

- Via co-processing worden gelijktijdig biomassaresiduen (plantaardige oliën) en intermediaire aardoliedestillaten in bestaande aardolieraffinaderijen omgezet om SAF te produceren.
- HEFA[6] SAF wordt geproduceerd uit plantaardige oliën (bijvoorbeeld oliehoudende gewassen, gebruikte bakolie, algen) en dierlijke vetten die triglyceriden of vetzuren bevatten. De geselecteerde grondstof ondergaat een waterstofbehandelingsstap, waarbij sprake is van hydrogenering en deoxygenatie. In aanwezigheid van waterstof en een katalysator worden de triglyceriden of vetzuren omgezet in een mengsel van koolwaterstoffen. Door isomerisatie en kraken worden de koolwaterstofmoleculen herschikt om de specifieke eigenschappen te bereiken die vereist zijn voor vliegtuigbrandstof. Het HEFA-SKA-proces, d.w.z. het HEFA met Synthetic Kerosine with Aromatics (SKA) proces, maakt gebruik van vergelijkbare grondstoffen, maar is technisch anders. Het begint met hydrothermolyse, waarbij de oliën, esters of vetzuren worden omgezet in n-alkanen, iso-alkanen, cycloalkanen en aromaten. Na een waterstofbehandeling wordt de output gefractioneerd via destillatie, waarvan een van de resulterende producten SBC is. Dit kan vervolgens gemengd worden met conventionele kerosine om SAF te produceren. (Zschocke, Scheuermann en Ortner 2012)
- In het Alcohol-to-jet (ATJ) proces worden biogebaseerde alcoholen, zoals ethanol, methanol en butanol, omgezet in vliegtuigbrandstof. De alcoholen worden gedehydrateerd om olefinen te produceren, die verder worden geoligomeriseerd en gehydrogeneerd om koolwaterstoffen met langere ketens te vormen die lijken op conventionele vliegtuigbrandstof en daarmee vermengd worden om SAF te krijgen.
- Bij het DSHC (Direct Sugars to Hydrocarbons) proces ondergaan suikers afkomstig uit verschillende grondstoffen een microbiële omzetting/fermentatie om het synthetische isoparaffinefarnesaan te produceren. Het geproduceerde farnesaan wordt onderworpen aan waterstofbehandeling, waarbij het wordt gehydrogeneerd en geraffineerd, om het om te zetten in vliegtuigbrandstof. Het product bestaat idealiter puur uit farnesaan.
- Bij het Fischer-Tropsch-proces wordt alle koolstofhoudende grondstof omgezet in synthetische koolwaterstoffen. Het omvat twee hoofdstappen: gassificatie, waarbij de grondstof wordt omgezet in een synthesegas (of syngas, een mengsel van waterstof en koolmonoxide), en daaropvolgende synthese en katalytisch kraken, leidend tot de vorming van vloeibare koolwaterstoffen. Via de Fischer-Tropisch (FT) route, meer specifiek de FT-SKA-route, kunnen naast paraffines ook synthetische aromaten geproduceerd worden en kan het volledige spectrum aan moleculen dat voorkomt in conventionele kerosine worden geproduceerd. Daarna wordt eveneens de SBC met conventionele kerosine vermengd. In plaats van gassynthese uit de vergassificeerde bronnen, kan synthese van CO_2 uit puntbronnen of direct air capture sources en waterstof uit (duurzame) elektrolyse gebruikt worden voor het Fischer-Tropisch-proces.

Momenteel worden HEFA-gebaseerde SBCs het meest ingezet voor SAF blends.

Appendix A.4 Onderwijs en training

De volgende paragrafen bevatten een samenvatting van huidige onderwijs- en trainingsactiviteiten op luchthavens in Nederland. Door te onderzoeken welke initiatieven er zijn op het gebied van onderwijs en trainingen, kunnen we een beeld schetsen van de mogelijkheden voor LDH. Bestaande initiatieven kunnen dienen als inspiratie voor activiteiten op LDH, maar ook als reden om bepaalde onderwerpen niet op te pakken als deze al goed ontwikkeld zijn op andere velden. Het overzicht is gemaakt door raadpleging van openbare bronnen over de activiteiten op de luchthavens uit onderstaande tabel.

[6] HEFA = Hydroprocessed Esters and Fatty Acid: is een soort biobrandstof die wordt gemaakt van plantaardige en dierlijke oliën en vetten of afvalproducten.

708199 0677

Op regionale luchthavens met nationale betekenis vindt een breed scala aan onderwijs- en trainingsactiviteiten plaats. Deze zijn grofweg in te delen in onderwijsactiviteiten van beroepsopleidingen en universiteiten, activiteiten van kennishubs en trainingen van vliegscholen. Op de overige luchthavens van regionale betekenis vinden we voornamelijk activiteiten van vliegscholen.Samenwerkingen met onderwijsinstellingen of activiteiten van kennishubs komen minder vaak voor. Voor militaire velden zijn openbare bronnen geraadpleegd om de onderwijs- en trainingsactiviteiten in kaart te brengen. Tot slot zijn de onderwijs en trainingsplannen uit het Nationaal Programma Ruimte voor Defensie (NPRD) samengevat.

Appendix A.4.1 Trainingen en opleidingen op regionale luchthavens van nationale betekenis

Eindhoven Airport

Eindhoven Airport heeft samenwerkingen met diverse sportclubs, culturele instellingen en onderwijsinstellingen. Er is een samenwerking met Summa College, TU Eindhoven (TU/e), Brainport Development en WTC/e Brainport.

Grondafhandelaar Viggo, Summa College en Eindhoven Airport werken al meer dan tien jaar samen aan het opleiden van personeel. Summa College bestaat uit 26 scholen voor middelbaar beroepsonderwijs. Summa biedt 250 opleidingen binnen 24 scholen in de Brainport regio Eindhoven. De opleiding Luchtvaartdienstverlener geeft alle lessen in de terminal van Eindhoven Airport[7].

Studententeams hebben ruimte in de terminal om te werken aan projecten en hun werk te presenteren aan een breed publiek. Een voorbeeld is te zien bij de start-up Hypar Collective, die oplichtende kubussen heeft geïnstalleerd in de aankomsthal om de groei van Brainport te symboliseren. Daarnaast heeft het studententeam Ignite een pad van lichtgevende papieren vliegtuigjes gecreëerd, waarmee ze aankomende reizigers de weg naar de uitgang wijzen. Deze opstellingen worden in principe elke paar maanden gewisseld tussen verschillende teams.

Daarnaast kunnen er verschillende vliegopleidingen gevolgd worden vanaf Eindhoven Airport.

Groningen Airport Eelde

Groningen Airport Eelde is sinds 1954 de thuisbasis voor de KLM Flight Academy (KFA), de opleiding voor KLM-verkeersvliegers in Nederland[8]. Particulieren en professionele vliegopleidingen zijn te volgen bij het European Flight Training Center[9]

Groningen Airport Eelde heeft het NXT Airport programma opgezet. Dit programma faciliteert samenwerking tussen bedrijven, overheden een kennisinstellingen in projecten op het gebied van luchtvaartinnovatie, duurzaamheid, kennisontwikkeling en duurzame energiedragers. De NXT Campus is onderdeel van het NXT airport programma. Op deze campus krijgen studenten van de opleiding Luchtvaartdienstverlening van Noorderpoort trainingen inchecken, boarding en gastvrijheid. Daarnaast werken de studenten een middag mee met het afhandelen van een vlucht[10] Ook het Alfa college en Securitas zijn partners van de campus. Er worden praktijklessen beveiliging gegeven. De instructies worden gegeven door instructeurs van Securitas, op de luchthaven. De praktijklessen vinden plaats in de vertrekhal zodat

[7] Summa College. 2024. Luchtvaartdienstverlener (bol) https://www.summacollege.nl/opleidingen/luchtvaartdienstverlener-bol
[8] Groningen Airport Eelde. 2024. Over Groningen Airport https://www.groningenairport.nl/over-groningen-airport
[9] European Flight Training Center B.V. https://eftc.eu/opleidingen/
[10] NTX airport. 2022. Studenten luchtvaartdienstverlening Noorderpoort volgen praktijkonderwijs op Groningen Airport Eelde. https://www.nxtairport.nl/studenten-luchtvaartdienstverlening-noorderpoort-volgen-praktijkonderwijs-op-groningen-airport-eelde/

studenten bodyscans en apparatuur voor brandbeveiliging kunnen gebruiken.[11] Er is ook een learning community HIVE LAB waarin initiatiefnemers Groningen Airport Eelde (GAE) en Hive Mobility, Noorderpoort en MBO College Airport samen met bedrijven en onderwijsinstellingen als DroneHub Noord-Nederland, House of Aviation, Deltion College en Hanzehogeschool Groningen, werken aan luchtvaartinnovaties.

Lelystad Airport

Lelystad Airport werkt samen met onderwijsinstellingen in de buurt. "SCALA is een samenwerking tussen het ROC van Amsterdam (MBO College Airport) en ROC van Flevoland (MBO College Lelystad) die is gericht op de ontwikkelingen op en rond Lelystad Airport en omgeving. SCALA biedt opleidingen aan in de richtingen Luchtvaart, Logistiek en Travel & Hospitality.[12]

Er worden verschillende vliegopleidingen gegeven vanaf Lelystad. De AIS Flight Academy geeft het Airline Pilot Program (APP). Dit is een volledige opleiding die eindigt met een Multi Crew Cooperation (MCC) course op de FNPT II Cessna Citation Jet simulator. Transavia heeft hun Airline Pilot Program, de pilotenopleiding van Transavia. In dit programma worden piloten in 22 maanden opgeleid tot verkeersvlieger op de Boeing 737 NG. Daarnaast worden er verschillende opleidingen voor privévliegers en beroepsopleidingen gegeven. In één- of tweemotorige vliegtuigen en in helikopters.

Maastricht Aachen Airport

Maastricht Aachen Airport heeft een samenwerking met het Aviation Competence Centre. Op deze school word in opdracht van VISTA College de opleidingen MBO luchtvaarttechniek aangeboden in de richtingen Eerste monteur vliegtuigonderhoud, Technicus Mechanica of Technicus Avionica.[13]

Rotterdam The Hague Airport

RTHA heeft een samenwerking met het Albeda Rotterdam The Hague Airport College op het luchthaventerrein. De opleidingen luchtvaartdienstverlener en luchtvaartbeveiliger worden hier aangeboden. Studenten kunnen ook stage lopen bij RTHA.

TAT is een IATA opleidingsinstituut met leslocaties op Schiphol Airport, Rotterdam Airport en in Leiden. TAT biedt de opleidingen steward(ess), allround luchtvaartdienstverlener en grondsteward(ess) aan[14].

Er zijn op RTHA verschillende vliegscholen actief voor recreatieve brevetten en commerciële licenties.

In 2019 hebben de gemeente Rotterdam en RTHA de Rotterdam The Hague Innovation Airport opgericht. Dit is een samenwerkingsverband tussen de initiatiefnemers, de gemeente Den Haag, gemeente Delft, TU Delft, InnovationQuarter, provincie Zuid-Holland en het ministerie van Infrastructuur & Waterstaat. [15]

RHIA heeft momenteel (2022) meer dan 65 partners die werken aan meer dan 30 projecten. DE projecten zijn onderverdeeld in 8 programma's. Er wordt momenteel aan de volgende projecten en doelstellingen gewerkt[16]:

- Dutch H2 Aviation Hub: integratie van waterstof aangedreven luchtvaart op luchthavens versnellen;
- Airport Technology Lab: ontwikkel-, test- en demonstratieomgeving voor datagedreven innovatieve producten en diensten voor luchthavens;

[11] Alfa college. 2022. Noordelijke luchtvaartpartijen helpen Schiphol. https://www.alfa-college.nl/over-ons/nieuws/2022-06-30-noordelijke-luchtvaartpartijen-schieten-schiphol-te-hulp
[12] ROC Amsterdam. 2024. SCALA. https://www.rocva.nl/MBO-onderwijs/MBO-Colleges/Scala
[13] Aviation Competence Centre. 2024. MBO luchtvaarttechniek. https://aviationcompetencecentre.nl/
[14] TAT opleidingen. https://opleidingstewardess.nl/opleidingen/
[15] Rotterdam The Hague Innovation Airport. 2022. Jaarplan 2022 publieksversie. https://stichtingrhia.nl/wp-content/uploads/2022/04/220315-RHIA-Jaarplan-2022.pdf
[16] Stichting RHIA. 2021. MEERJARENPLAN 2021-2025 'GROOT DENKEN, KLEIN DOEN' https://stichtingrhia.nl/wp-content/uploads/2021/03/RHIA-MJP_essentie.pdf

708199 0677

- Fieldlab Next Aviation: onderzoek naar nieuwe aandrijvingstechnieken, vleugelontwerpen, propellers en rotorbladen:
    - Uitvoeren van testen met Citation PH-LAB door TU Delft;
    - Thuisbasis van Pipistrel Velis Electro van NLR;
    - Start onderzoek en demonstratieprojecten rondom elektrisch en waterstof vliegen in TULIPS programma;
- Multimodale Mobiliteit: Verbeteren van de bereikbaarheid van de luchthaven en inspelen op een veranderende mobiliteit;
- RTHA Campus: Opleidingen voor nieuwe professionals hospitality, onderhoud, logistiek, technologie, innovatie, veiligheid, milieu. Ook bijscholing huidig personeel;
- Smart Energy Program: Productie van emissievrije elektriciteit in de vorm van zonne- energie met de mogelijkheid voor lokale productie van groene waterstof en het realiseren van een slim energiehandelsplatform;
- Synthetic Fuel: Realisatie proeffabriek synthetische kerosine voor 4000 liter per dag;
- Urban Air Mobility: Onderzoeken, ontwikkelen en in potentie testen van Urban Air Mobility voertuigen.

Appendix A.4.2 Overige luchthavens van regionale betekenis

De overige luchthavens van regionale betekenis bieden een ruim aanbod aan vliegopleidingen voor privé- en commerciële doeleinden. Op Teuge, Twente Airport en Vliegkamp Valkenburg is elektrische infrastructuur aanwezig voor elektrisch vliegen. Er zijn ook opleidingen waarbij elektrisch en onbemand wordt gevlogen.

Ook zijn er zijn in Nederland een aantal organisaties die drone- opleidingen aanbieden, zoals de Drone Flight Academy B.V., Omni-Drones B.V., Dutch Drone Academy en Drone Class B.V. Dit wordt veelal op andere luchthavens aangeboden, zoals Vliegveld Valkenburg Katwijk en Twente Airport.

De toekomstige piloot zal echter niet alleen een klassieke drone opleiding zoals deze nu wordt gegeven volgen. Deze trainingen zullen uiteindelijk moeten worden toegespitst op het omscholen naar operator in een command center, zoals het in samenwerking met METIP en AirHub ontwikkelde Maritime Drone Command Center (MDDC). Deze is al operationeel en wordt experimenteel gebruikt voor het loggen van onderhoud, plannen van vluchten en het simuleren van deze vluchten. AirHub is hierbij de partij die de toekomst van drone operations al vormgeeft als eerste complete drone operatie centrum. Ook bieden zij op hun platform een trainingsoverzicht aan wat relevant is voor specifieke drone operators.

Daarnaast bestaan de volgende onderwijssamenwerkingen. Breda International Airport werkt samen met Breda University of Applied Sciences. Er worden halfjaarlijkse brainstormsessies gehouden over de ontwikkeling van nieuwe concepten op en om de luchthaven. Breda International Airport werkt ook samen met Halderberge Economic Dome Foundation (EKH) in een publiek private samenwerking tussen ondernemers, scholen en overheid.[17] Twente Airport is onderdeel van Technology Base. Technology Base biedt ruimte voor bedrijven die zich bezig houden met nieuwe materialen en vernieuwende productietechnologieën. Er zijn indoor en outdoor testlocaties, een 3 km lange start- en landingsbaan en mogelijkheden om met drones te vliegen. Tevens is Twente Airport bij Defensie in beeld om wellicht een meer actieve rol te krijgen,vooral voor het worden van een oefenterrein van vrachtdrones tot 250 kg.
luchtvaart er zijn binnen Nederland en waar nog gaten vallen.

[17] Breda Airport. 2024. Collaborations. https://www.breda-airport.eu/en/about/collaborations/

708199 0677

Appendix A.4.3 Huidige initiatieven voor technologische ontwikkelingen in de provincie Noord Holland

Er zijn al veel initiatieven uit de regio op het gebied van technologische ontwikkelingen vanuit onderwijsinstellingen in samenwerking met bedrijven, zoals METIP, Tech@Connect, SmartFuture, Hydrogen Hub en de North Sea energy gateway. Hieronder volgt een korte beschrijving en samenwerkingspartners van deze initiatieven.

METIP

METIP (Maritime Emerging Technologies Innovation Park) is onderdeel van de Regio Deal Maritiem Cluster Kop van Noord-Holland. Dit is onder te verdelen in Maritieme Technologieën (waar METIP onderdeel van uitmaakt), Human Capital en waterstof.[18] De programmalijn METIP is nauw verbonden met de twee andere lijnen Human Capital en Waterstof. METIP is een innovatiecentrum, community, fieldlab, techhub en broedplaats op de voormalige marinewerf Willemsoord in Den Helder, waar de nieuwste en opkomende technologieën worden ingezet voor maritieme, mariene en offshore (energie) toepassingen. Binnen METIP wordt gewerkt aan onderwerpen zoals robotica, software, innovatieve toepassingen van bijvoorbeeld dronetechnologie (on- en offshore), VR en XR-games voor trainingsdoeleinden in de maritieme sector[19]. Partners binnen METIP zijn bedrijven (zoals drone-start-ups), scholen, Ontwikkelingsbedrijf NHN, de gemeente Den Helder, provincie Noord-Holland en het Ministerie van Defensie.

Tech@Connect

Tech@Connect is een initiatief van de samenwerkende gemeenten in de Noordkop en de Provincie Noord-Holland. Tech@Connect is één van de twaalf campusstructuren in Nederland vanuit de provincie Noord Holland. Het kan worden omschreven als een netwerkorganisatie met als doel "*bij te dragen aan een gezonde aanwas van technisch opgeleid personeel in de regio, zodat werkgevers in de Noordkop hun potentie kunnen waarmaken. Dit doen we door de krachten te bundelen van overheid, onderwijs en bedrijfsleven om de aansluiting tussen arbeidsmarkt en onderwijs te verbeteren. In het bijzonder voor de sectoren techniek, maritiem en energie.*" [20]

Betrokken partners binnen Tech@Connect zijn bedrijven en onderwijsinstellingen uit de hele provincie Noord Holland.

Smart Future

Smart Future is een RIF (rijksinvesteringsfonds) MBO project geïnitieerd vanuit Vonk. Vanuit Smart Future worden docenten en studenten verbonden met het bedrijfsleven binnen verschillende innovatieve initiatieven. Binnen Smart Future zijn verschillende hotspots opgericht. Hotspots zijn thema's waar veel aandacht aan wordt besteed binnen (technische) studies van Vonk, InHolland en Horizon College.[21] Deze hotspots zijn:

- New Energy;
- Blue Port;
- Duurzaam Waterbeheer;
- Groene Data & Toepassingen;
- Tuin & Landschap van de Toekomst.

Er wordt binnen Smart Future met projecten en onderzoeken gewerkt aan regionale vraagstukken. Hierin wordt samengewerkt door onderwijsinstellingen en bedrijven. Binnen Smart Future is het practoraat '**Smart Technology**' gestart vanuit Vonk op het onderwerp maritieme technologie en waterstof.[22]

Samenwerkingspartners binnen Smart Future zijn: Ontwikkelingsbedrijf NHN, KMAR, IW NH, New Energy Coalition, Blue Port Centre (Visafslag), Port of Den Helder, Tetrix, NPPL, Hoeve Lotmeer (Klaas Schenk), Samen Blauwgroen, Vertify ,

[18] https://kopregio.nl/
[19] https://metip.nl/over-ons/
[20] opmaak manifest tech@connect.indd (tech-connect.nl)
[21] Smart Future | Vonk (vonknh.nl)
[22] Start Practoraat Smart Technologie – Practoraten.nl

708199 0677

Vollegrondsgroente.net, CAV Agrotheek, Greenport NHN, Pim Sturm, ICT Vanaf Morgen, Rataplan, VHG, Fedecom, Werksaam, Gemeente Hoorn, ROC Horizon College, STO KvNH, STO WFR, Hogeschool Inholland, Microsoft, Provincie NHN, CIV Groen, METIP, Groenpact, Gemeente Den Helder.

Hydrogen hub

Gezien de unieke locatie van Den Helder en het Noordzeekanaalgebied bij de windparken op zee, kan er veel elektriciteit gewonnen worden.[23] Dit zou ingezet kunnen worden om groene waterstof te produceren. Daar wordt in de Hydrogen Hub aan werkt door middel van projecten over waterstofproductie, -distributie en -toepassing (zoals innovatieve toepassingen in de scheepvaart, luchtvaart, zwaar transport en landbouw, of grootschalige inzet voor de industrie, zoals Tata Steel).

Hydrogen Hub Noord-Holland is een samenwerkingsverband tussen een groot aantal partners waaronder de provincie Noord-Holland, het Programmabureau Noordzeekanaalgebied, het Ontwikkelingsbedrijf Noord-Holland, New Energy Coalition, diverse gemeenten, netbeheerders en private partijen.

North Sea Energy Gateway (NSEG)

North Sea Energy Gateway is het offshore service- en logistieke centrum van de centrale en zuidelijke Noordzee in Nederland waar de zeehaven, helihaven, maritieme kenniscentra en andere bedrijven samen komen. Binnen NSEG worden manieren onderzocht om water beter te benutten, zoals de productie van waterstof en wind op zee. [24]

North Sea Energy Gateway is een samenwerking tussen Den Helder Airport, Port of Den Helder, het offshore gerelateerde bedrijfsleven en de kennis- en onderwijsinstellingen in de regio Amsterdam Noord.

Binnen de ontwikkeling van het offshore energiecluster in de haven van Den Helder en de regio Noord-Holland-Noord werken verschillende kennisinstituten samen, zoals Endures, TNO, Imares en Windturbines Materials.[25]

---

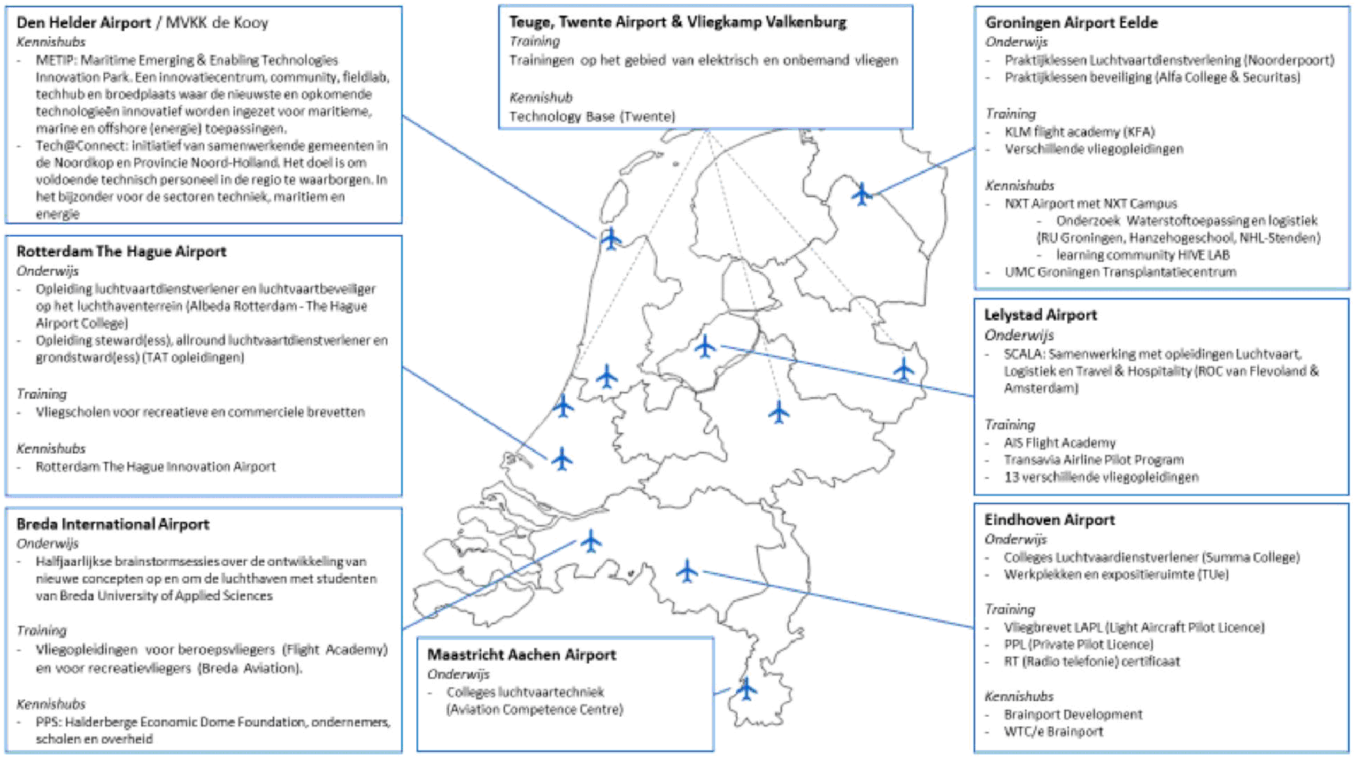
[23] Naar verwachting kan 70 GW in 2050 worden opgewekt - H2hub Noord-Holland (h2hub-nh.nl)
[24] North Sea Energy Gateway - Ontwikkelingsbedrijf Noord-Holland Noord (onhn.nl)
[2525] North Sea Energy Gateway - Wind & water works (windandwaterworks.nl)
[25] Summa College. 2024. Luchtvaartdienstverlener (bol) https://www.summacollege.nl/opleidingen/luchtvaartdienstverlener-bol
[25] Groningen Airport Eelde. 2024. Over Groningen Airport https://www.groningenairport.nl/over-groningen-airport
[25] European Flight Training Center B.V. https://eftc.eu/opleidingen/
[25] NTX airport. 2022. Studenten luchtvaartdienstverlening Noorderpoort volgen praktijkonderwijs op Groningen Airport Eelde. https://www.nxtairport.nl/studenten-luchtvaartdienstverlening-noorderpoort-volgen-praktijkonderwijs-op-groningen-airport-eelde/
[25]Alfa college. 2022. Noordelijke luchtvaartpartijen helpen Schiphol. https://www.alfa-college.nl/over-ons/nieuws/2022-06-30-noordelijke-luchtvaartpartijen-schieten-schiphol-te-hulp
[25] ROC Amsterdam. 2024. SCALA. https://www.rocva.nl/MBO-onderwijs/MBO-Colleges/Scala
[25] Aviation Competence Centre. 2024. MBO luchtvaarttechniek. https://aviationcompetencecentre.nl/
[25] TAT opleidingen. https://opleidingstewardess.nl/opleidingen/
[25] Rotterdam The Hague Innovation Airport. 2022. Jaarplan 2022 publieksversie. https://stichtingrhia.nl/wp-content/uploads/2022/04/220315-RHIA-Jaarplan-2022.pdf
[25] Stichting RHIA. 2021. MEERJARENPLAN 2021-2025 'GROOT DENKEN, KLEIN DOEN' https://stichtingrhia.nl/wp-content/uploads/2021/03/RHIA-MJP_essentie.pdf
[25] Breda Airport. 2024. Collaborations. https://www.breda-airport.eu/en/about/collaborations/

708199 0677

Appendix A.4.4 Conclusie kennistoepassing en stand van zaken onderwijs en training

Er bestaan verschillende samenwerkingen op het gebied van onderwijs en training. In het civiele domein onderscheiden we onderwijs (samenwerkingen met scholen en universiteiten), trainingen (opleiding tot verkeersvlieger en opleiding voor niet-commerciële luchtvaart) en innovatieprogramma's / kennishubs (publiek private samenwerkingen waar onderwijsinstellingen, kennisinstituten, overheid en bedrijfsleven samenwerken). In het militaire domein onderscheiden we opleidingen en kenniscentra. In onderstaande Figuur 13 en Figuur 14 zijn de activiteiten voor het civiele en voor het militaire domein samengevat.

708199 0677



Figuur 13: Samenwerkingen op het gebied van onderwijs, training en kennishubs op Nederlandse civiele luchthavens

Figuur 14: Opleidingen en kennishubs op Nederlandse militaire vliegvelden

Acroniemen

ACRONIEM	OMSCHRIJVING
AAM	Advanced Air Mobility
AAR	Air-to-Air Refueling
AIP	Aeronautical Information Publication
AMB	Air Manoeuvre Brigade
ANWB	Algemene Nederlandse Wielrijders Bond
ARA	Airspace Risk Assessment
ATMB	ATM Beleidseenheid van het Ministerie van IenW
AOC	Air Operator's Certificate
AOCS	Air Operations Control Station
APP	Airline Pilot Programma
ATJ	Alcohol To Jet
ATM	Air Traffic Management
BA	Business Aviation
BVLOS	Beyond Visual Line of Sight
BZK	Ministerie van Binnenlandse Zaken
CLAS	Commando Landstrijdkrachten
CLSK	Commando Luchtstrijdkrachten
CML	Centrum voor Mens en Luchtvaart
CONOPS	Concept of Operations
CS	Certification Specification
CTR	Controlled Traffic Region
DDP	Dutch Drone Platform
DEF	Defensie
DHA	Den Helder Airport
DSHC	Direct Sugars to Hydrocarbons
EASA	European Union Aviation Safety Agency
EC	Europese Commissie
EDF	European Defense Fund
EU	Europese Unie
eVLOS	Extended Visual Line of Sight
eVTOL	Electrical Vertical Take Off and Landing
EKH	Economic Dome Halderberg Foundation
EMVO	Elementaire Militaire Vliegopleiding
EZK	Ministerie van Economische Zaken
FATO	Final Approach and Take Off area
FDNO	Flight Data and Notam Office
FT	Fischer-Tropisch
GA	General Aviation
GAE	Groningen Airport Eelde
HBO	Hoger Beroepsonderwijs
HEFA	Hydroprocessed Esters and Fatty Acid

ACRONIEM	OMSCHRIJVING
KNMR	Koninklijke Nederlandse Reddingsmaatschappij
LAPL	Light Aircraft Pilot License
LDH	Luchthaven Den Helder
LUC	Light UAS Operator Certificate
Lutra	Luchttransport
LCW	Logistiek Centrum Woensdrecht
LVNL	Luchtverkeersleiding Nederland
MBO	Middelbaar BeroepsOnderwijs
MCC	Multi Crew Cooperation
METIP	Maritime Emerging & Enabling Technologies Innovation Park
MID	Maritime Drone Initiative
Min	Ministerie
MRTT	Multi Role Tanker-Transportvliegtuig
MVKK	Maritiem Vliegkamp de Kooy
NAVO	Noord Atlantsiche Verdragsorganisatie
NEC	New Energy Coalition
NG	Next Generation
NLR	Royal NLR – Netherlands Aerospace Centre
NM	Nieuw Millingen
NPRD	Nationaal Programma Ruimte voor Defensie
NOTAM	Notice to Airmen
OA	Operational Authorisation
OL	Operating License
O&S	Opleiding en Simulatie
PPL	Private Pilot License
PvA	Plan van Aanpak
RIVM	RijksInstituut voor Volksgezondheid en Milieu
ROC	Regionaal OpleidingsCentrum
RT	Radio Telefonie
RTHA	Rotterdam The Hague Airport
RWS	Rijkswaterstaat
SAF	Sustainable Aviation Fuel
SAR	Search And Rescue
SBC	Synthetic Blending Component
SERE	Survival Evasion Resistance en Extraction
SESAR	Single European Sky ATM Research
SKA	Synthetic Kerosene with Aromatics
STS	Standaard scenario
sCISP	Single Common Information Service Provider
TARC	Tactical Air Reconnaissance Centre
UAM	Urban Air Mobility

708199 0677

ACRONIEM	OMSCHRIJVING
HWC	Helicopter Warfare Centrum
IATA	International Air Transport Association
IAM	Innovative Air Mobility
ICS	Information Common Service
ILT	Inspectie Leefomgeving en Transport
ISR	Intelligence, Surveillance and Reconnaissance
IenW	Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
KFA	KLM Flight Academy
KIM	Koninklijk Instituut voor de Marine
KMLS	Koninklijke Militaire Luchtmachtschool

ACRONIEM	OMSCHRIJVING
TUE	Technische Universiteit Eindhoven
UAS	Unmanned Aircraft Systems
UDP	Uniform Daylight Period
USSP	U-space Service Provider
UTC	Universal Time Coordinated
U-space	
U-ATM	
VTOL	Vertical Take Off and Landing
WO	Wetenschappelijk Onderwijs

708199 0677

Dedicated to innovation in aerospace

Royal NLR - Netherlands Aerospace Centre

NLR operates as an objective and independent research centre, working with its partners towards a better world tomorrow. As part of that, NLR offers innovative solutions and technical expertise, creating a strong competitive position for the commercial sector.

NLR has been a centre of expertise for over a century now, with a deep-seated desire to keep innovating. It is an organisation that works to achieve sustainable, safe, efficient and effective aerospace operations.
The combination of in-depth insights into customers' needs, multidisciplinary expertise and state-of-the-art research facilities makes rapid innovation possible. Both domestically and abroad, NLR plays a pivotal role between science, the commercial sector and governmental authorities, bridging the gap between fundamental research and practical applications. Additionally, NLR is one of the large technological institutes (GTIs) that have been collaborating over a decade in the Netherlands on applied research united in the TO2 federation.

From its main offices in Amsterdam and Marknesse plus two satellite offices, NLR helps to create a safe and sustainable society. It works with partners on numerous programmes in both civil aviation and defence, including work on complex composite structures for commercial aircraft and on goal-oriented use of the F-35 fighter. Additionally, NLR helps to achieve both Dutch and European goals and climate objectives in line with the Luchtvaartnota (Aviation Policy Document), the European Green Deal and Flightpath 2050, and by participating in programs such as Luchtvaart in Transitie, Clean Aviation, Clean Hydrogen, and SESAR.

For more information visit: **www.nlr.org**

Postal address
PO Box 90502
1006 BM Amsterdam, The Netherlands
e) info@nlr.nl i) www.nlr.org

Royal NLR
Anthony Fokkerweg 2
1059 CM Amsterdam, The Netherlands
p 5.1.2e

Voorsterweg 31
8316 PR Marknesse, The Netherlands
p) 5.1.2e

Pagina's zijn geweigerd

1 - 2

5.1.2i

Pagina's zijn geweigerd

1 - 4

5.1.2i

To: 5.1.2e @mindef.nl[5.1.2e @mindef.nl]; 5.1.2e @mindef.nl[5.1.2e @mindef.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 @noord-holland.nl]; 5.1.2e @zeestad.nl[5.1.2e @zeestad.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 @denhelder.nl[5.1.2e @denhelder.nl]; 5.1.2e @mindef.nl[5.1.2e @mindef.nl]; 5.1.2e 5.1.2e 5.1.2e [5.1.2e @noord-holland.nl]; 5.1.2e @rijksoverheid.nl[5.1.2e @rijksoverheid.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 @noord-holland.nl]; 5.1.2e @rijksoverheid.nl[5.1.2e @rijksoverheid.nl]
From: 5.1.2e @mindef.nl
Sent: Wed 4/9/2025 6:27:43 AM
Subject: definitieve presentatie tbv beeldvormende avond Maritiem Cluster
Received: Wed 4/9/2025 6:29:01 AM
Beeldvormende avond OMC 14 april 25 definitief.pptx

In aanvulling op onderstaande: hierbij de definitieve versie van de presentatie. Is gisteren in het college toegelicht en afgestemd.

@5.1.2e: ik kom in de lucht tbv annotatie voor jou en afspraak om eea door te spreken.

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

Maritiem Cluster
gemeente DEN HELDER Provincie Noord-Holland Ministerie van Defensie

---

Van: 5.1.2e , 5.1.2e CZSK/PCZSK/Proj Coord
Verzonden: woensdag 9 april 2025 08:17
Aan: 5.1.2e , 5.1.2e , CZSK/P&O/P&O/ 5.1.2e < 5.1.2e @mindef.nl>; 5.1.2e , DOSCO/ST DOSCO/DVM/TVD < 5.1.2e @mindef.nl>; 5.1.2 5.1.2e < 5.1.2e @denhelder.nl>; 5 5.1.2e < 5.1.2e @denhelder.nl>; 5. 5.1.2e < 5.1.2e @noord-holland.nl> < 5.1.2e @noord-holland.nl>; 5.1.2e < 5.1.2e @zeestad.nl>; 5.1.2 5.1.2e < 5.1.2e @denhelder.nl>; 5.1.2e @rijksoverheid.nl; 5.1.2e @rijksoverheid.nl; 5.1 5.1.2e < 5.1.2e @denhelder.nl> 5.1.2e CZSK/P&O/COMM < 5.1.2e @mindef.nl>; 5.1.2e 5.1.2e < 5.1.2e @noord-holland.nl> < 5.1.2e @noord-holland.nl>; 5.1.2e < 5.1.2e @rijksoverheid.nl> 5.1.2e < 5.1.2e @denhelder.nl>; 5.1 5.1.2e < 5.1.2e @denhelder.nl>; 5.1.2e @noord-holland.nl
CC: 5.1.2e < 5.1.2e @rijksoverheid.nl>
Onderwerp: foamborden tbv beeldvormende avond Maritiem Cluster

Goedemorgen,

Ter info in bijlage de lay-out van de foamborden op basis van hetgeen is aangeleverd.

Daarnaast wordt een 'algemene' stand ingericht met gebruik maken van de 4 eerder gemaakte banners Maritiem Cluster.

Moet goed komen.

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

Maritiem Cluster

gemeente DEN HELDER | Provincie Noord-Holland | Ministerie van Defensie

-----Oorspronkelijke afspraak-----
Van: Agenda Omgeving <5.1.2e @denhelder.nl>
Verzonden: vrijdag 21 maart 2025 09:29
Aan: Agenda Omgeving; 5.1.2e , 5.1.2e ., CZSK/IB&B/VKL/FL/B&B; 5.1.2e , DOSCO/ST DOSCO/DVM/TVD; 5.1.2e CZSK/PCZSK/Proj Coord; 5.1.2e , 5.1.2e BS/AL/DGB/DMLVD/AFD RVD; 5.1.2e 2e 5.1.2e ; 5.1.2e @podh.eu; 5.1.2e 5.1.2e <5.1.2e @podh.eu>; 5. 5.1.2e <5.1.2e @noord-holland.nl>; 5.1.2e 5.1.2e 5.1.2e 5.1.2e ; 5.1.2e @rijksoverheid.nl; 5.1.2e 5.1.2e CZSK/PCZSK/Proj Coord; 5.1.2e @rijksoverheid.nl; 5.1 5.1.2e ; 5.1.2e @podh.eu; 5.1.2e CZSK/P&O/COMM; 5.1.2e 5.1.2e <5.1.2e @noord-holland.nl>; 5.1.2e 5.1.2e 5. 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 BS/AL/DS/DAOG/FYSLEEFOMG/OMGEVING; 5.1.2e ; 5.1.2e
Onderwerp: Reservering beeldvormende avond Maritiem Cluster
Tijd: maandag 14 april 2025 20:00-22:00 (UTC+01:00) Amsterdam, Berlijn, Bern, Rome, Stockholm, Wenen.
Locatie: Willemsoord 66, 1781 AS Den Helder Noord-Holland, Nederland

Allen,

De starttijd is iets later geworden, bij deze een bijwerkt agendaverzoek.

Met vriendelijke groet,

5.1 5.1.2e

5.1.2e

gemeente DEN HELDER

telefoon : 5.1.2e

mobiel : 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

facebook : gemeentedenhelder

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: Herman Schartman[5.1.2e @noord-holland.nl]; 5.1.2e 5.1.2e [5.1.2e @noord-holland.nl]
From: 5. 5.1.2e
Sent: Fri 2/7/2025 9:56:49 AM
Subject: actie defensie nav opstelling Jeroen/Esther t.a.v. medefinanciering Defensie bij N250-Ravelijn
Received: Fri 2/7/2025 9:56:00 AM

Dag Herman en 5.1.2e ,
Een korte update: 5.1.2e meldde terug dat 5.1.2e de politieke context erkent en het signaal begrijpt.
Maandag gaat hij met een afvaardiging van KM en Defensie om de tafel zitten om te bezien wat mogelijk is om Esther en Jeroen tegemoet te komen.
5.1.2e vroeg wel "waar wij aan denken als bijdrage", daar heb ik geen antwoord op gegeven, dat laat ik aan jou.
Tot dinsdag, groet, 5.1.2e

Van: 5. 5.1.2e < 5.1.2e @noord-holland.nl>
Verzonden: donderdag 6 februari 2025 14:11
Aan: Herman Schartman < 5.1.2e @noord-holland.nl>; 5.1.2e 5.1.2e < 5.1.2e @noord-holland.nl>
Onderwerp: Re: 5.1.2e (defensie) belt mogelijk > terugmelding bespreking opstelling Jeroen/Esther t.a.v. medefinanciering Defensie bij N250-Ravelijn

Mee eens. Inmiddels zit het voorstel van 5.1.2e voor overleg in je mailbox.
Laat even weten of je extra info nodig hebt.
We spreken elkaar de 11e, en dan is 5.1.2e er ook bij.
Groet, 5.1.2e

Verzonden vanaf Outlook voor Android

From: Herman Schartman < 5.1.2e @noord-holland.nl>
Sent: Thursday, February 6, 2025 1:39:35 PM
To: 5. 5.1.2e < 5.1.2e @noord-holland.nl>
Subject: RE: 5.1.2e (defensie) belt mogelijk > terugmelding bespreking opstelling Jeroen/Esther t.a.v. medefinanciering Defensie bij N250-Ravelijn

Hoi 5.1.2e ,

Dak voor info. Volgens mij is deze emotie helemaal niet nodig, ook als we het hierover zakelijk niet eens zijn. Ik zie eventueel telefoontje wel tegemoet.
Groet Herman

Van: 5. 5.1.2e < 5.1.2e @noord-holland.nl>
Verzonden: donderdag 6 februari 2025 08:40
Aan: 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 @noord-holland.nl>
Onderwerp: 5.1.2e (defensie) belt mogelijk > terugmelding bespreking opstelling Jeroen/Esther t.a.v. medefinanciering Defensie bij N250-Ravelijn

Dag heren,

Vanochtend 9.30 spreken 5.1.2e 5.1.2e en 5.1.2e met 5.1.2e , ter voorbereiding van de stuurgroep van de 12e.
De boodschap van Jeroen en Esther viel naar verwachting niet goed.
Defensie wil proberen de kou uit de lucht te halen, vóór het bestuurlijk wordt.
Daarom is voorgesteld om dit punt buiten de officiële agenda van de stuurgroep te bespreken.

De kans bestaat dat 5.1.2e Herman belt, daarom hieronder het verloop van het gesprek gisteren in het programmateam.

Mijn lijn:

- Eerder aangekondigd dat financiën bij PNH momenteel krap zijn.
- Goed om samen te zoeken naar additionele middelen – oa ook het MIRT-spoor. (5.1.2e .1.2e schuift aan bij de RIA)
- Daarnaast ook belangrijk om het belang van aanpakken van infrastructuur – als randvoorwaardelijk voor andere

ontwikkelingen - te erkennen door alle partijen.
- Dat gedeputeerden daarom het gesprek willen aangaan over een bijdrage van Defensie aan N250 – Ravelijn, te beginnen in de stuurgroep 12-2
- Die beweging is ook van belang om draagvlak bij PS te krijgen voor extra middelen. Bijdrage van Texel helpt ook.
- Na de discussie heb ik de versie met de rode teksten gestuurd (bijgevoegd)

Zoals te verwachten, viel dit bij Defensie niet goed. Vooral bij 5.1.2e.1.2e .
- Te laat, vertraging voor de overeenkomst
- Defensie investeert al 500 mio, naast 2,5 miljard op de marinebasis. Komt ten goede aan stad en regio
- Gedeeld belang druipt af van de overeenkomst (maandagavond tijdens een sessie voor de gemeenteraad over de Luchthaven werd een statement van Defensie voorgelezen. Bijgevoegd.)
- Defensie betaalt nooit aan regionale infrastructuur – precedentwerking van zo'n afspraak is giga
- Op de vraag hoe groot die bijdrage dan zou moeten zijn, heb ik alleen aangegeven dat het vooral om de gezamenlijke inspanning gaat. Gevoel bestaat dat we 'het grote gat door Defensie willen laten vullen'. Veel drama..
- Binnen Defensie was grote weerstand tegen het Bestuursakkoord uit 23, een nieuwe overeenkomst waar 'financieel open einden' inzitten wordt niet geaccepteerd, óók niet als de staatssecretaris dat wel toezegt
- Jullie blazen de samenwerking op

Gemeente begrijpt de zet wel, ziet het minder zwart-wit, maar hield zich gisteren ook sterk afzijdig. Feitelijk 5 tegen 1 * .

Tot zover, benieuwd naar het vervolg.
Met groet, 5.1.2e

To: 5.1.2e 5.1.2e [5.1.2e @noord-holland.nl]
From: 5. 5.1.2e
Sent: Wed 3/20/2024 8:04:27 AM
Subject: FW: Terugkoppeling gesprek 13mrt2024 met Rijkswaterstaat inzake Moorman- Ravelijnbrug
Received: Wed 3/20/2024 8:04:00 AM

Deze had ik nog gemist.
Gr, 5.1.2e

Van: 5.1.2e @mindef.nl
Verzonden: vrijdag 15 maart 2024 08:51
Aan: 5.1.2e @mindef.nl; 5.1.2e
CC: 5.1.2e 5.1.2e ; 5.1.2e @mindef.nl; 5.1.2e @mindef.nl; 5.1.2e @rijksoverheid.nl; 5.1.2e @rijksoverheid.nl; 5.1.2e @rijksoverheid.nl; 5.1.2e 5. 5.1 5.1.2e ; 5.1.2e @mindef.nl; 5.1.2e @mindef.nl; 5.1.2e @atosborne.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 @Rijksoverheid.nl; 5.1.2e ; 5.1.2e @mindef.nl
Onderwerp: Terugkoppeling gesprek 13mrt2024 met Rijkswaterstaat inzake Moorman- Ravelijnbrug
Gevoeligheid: Vertrouwelijk

Goedemorgen 5.1.2e , e.a.
Woensdag 13mrt is er vanuit KM en RVB een oriënterend kennismakingsgesprek geweest met Rijkswaterstaat i.h.k.v. aanpak/ondersteuning Projecten 'Vervangen en verplaatsen Moormanbrug' i.c.m. 'Ravelijnbrug'.
Deelnemers waren RVB PD TVD 5.1.2e , RWS GPO 5.1.2e de 5.1.2e, RWS GPO 5.1.2e en ik.
Na de inleiding van de situatie en toelichting van de betreffende projecten waren de hoofdvragen aan RWS: wat komt er allemaal bij kijken als het gaat over dit soort projecten, hoe pakt RWS dit aan en in hoeverre kunnen DEF/RVB (PT OMC DH) eventueel gebruik maken van RWS kennis, kunde, tooling en ervaring?
Tijdens het gesprek kwamen wederzijds herkenbare elementen naar voren, wat betekent dat we qua initiatief/opstartfase op de goede weg zijn.
Het was een prettig en constructief gesprek met als afdronk de toezegging van RWS dat zij op aangeven van DEF KM/RVB willen deelnemen/meewerken aan een vorm van brainstormsessie/expertmeeting.
Op dit moment wordt gewerkt aan het verder optuigen van de Teams Moormanbrug en Ravelijnbrug onder PT OMC DH.
Voor de Moormanbrug is via een expertise & adviesopdracht (E&A) aan het RVB ondersteuningscapaciteit aangevraagd in het team voor het kunnen oplopen en onderbouwen van een Projectkaart/voorstel 'Vervangen en verplaatsen Moormanbrug'.
Voor de Ravelijnbrug wordt iets soortgelijks opgelopen door de Provincie i.s.m. de Gemeente.
De bedoeling is hierbij nadrukkelijk voor beide projecten de krachten binnen PT OMC DH te bundelen vanwege de overeenkomsten en samenhang.
Zodra voor de teams de belangrijkste spelers en benodigde disciplines bij elkaar zijn gebracht zal worden bepaald in het uitwerkingstraject of en zo ja op welke wijze RWS het beste kan helpen met de projectkaart/projectvoorstelfase.
Dit gebeurt in vooroverleg met RWS (RWS heeft aangegeven weinig capaciteit te hebben, maar lijken bereid om expertise te delen en kennis in te brengen).
Wordt vervolgd..
Prettig weekend en groet,

5.1.2e
5.1.2e 5.1 5.1.2e
5.1.2e
.....
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

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. 5.1.2e [5.1.2e @noord-holland.nl]
From: 5.1.2e | 5.1.2e
Sent: Wed 7/3/2024 3:32:11 PM
Subject: FW:
Received: Wed 7/3/2024 3:32:16 PM
Ravelijnbrug besluitvorming en stappen 140624 (input RB).pptx

Dag 5.1.2e ,
Het was goed om zojuist telefonisch het één en ander af te stemmen over de Ravelijnbrug i.r.t. de N250 te Den Helder. Zie onderstaande correspondentie (uit juni dit jaar) en bijlage waarin ik mijn input aan 5.1.2e en 5.1.2e heb gegeven over de benodigde expertise en inzet om op de juiste wijze door te kunnen pakken.

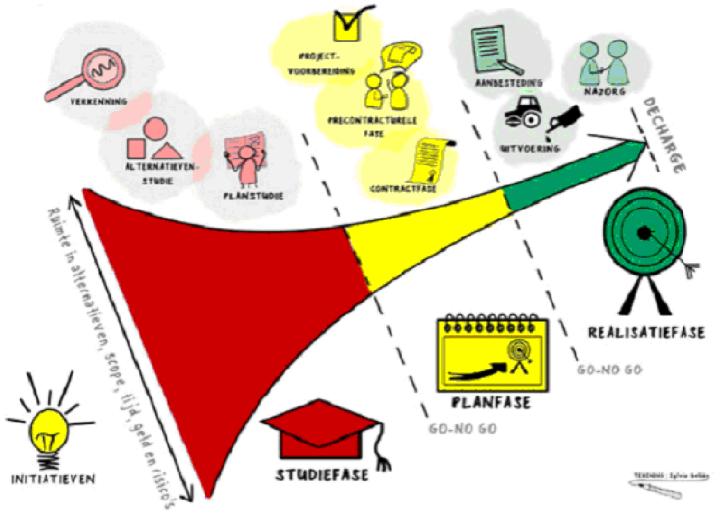
iMPI

In het integraal Meerjarenprogramma Infrastructuur 2024-2031 (iMPI) staat bij het project Alg-41 het volgende vermeld:

- Verbetering - Bereikbaarheid Den Helder:

  De kortetermijnmaatregelen op de N250 zijn gerealiseerd (N250-01). Er is een integrale studie uitgevoerd naar het verbeteren van de bereikbaarheid in Den Helder. De haalbaarheid van een nieuwe brug ter hoogte van de Koopvaardersschutsluis en een ongelijkvloerse kruising N250- Havenweg is onderzocht. Verder zijn "zachte maatregelen" onderzocht, zoals dynamisch verkeersmanagement, beperkt parkeren, P+B en een ticketsysteem voor de veerboot. Deze maatregelen hebben slechts deels betrekking op de N250 en worden beschouwd in de ruimtelijke ontwikkeling van de stad en de haven. De resultaten van het onderzoek worden meegenomen in de ontwikkeling van het "Maritiem cluster"

Als een project opgenomen is in het iMPI, kunnen wij het project promoveren van de initiatievenfase naar de studiefase.



iNHi

De doelen voor mobiliteit zijn uitgewerkt in Perspectief Mobiliteit, dat –samen met het nieuwgevormde coalitieakkoord– het beleidskader vormt voor de investeringsstrategie voor de Noord Hollandse infrastructuur (iNHi). Met het Perspectief Mobiliteit richt Noord-Holland zich op de mobiliteitstransitie: het verminderen, veranderen en verbeteren van mobiliteit. Infrastructuur is daarin één van de middelen. Met investeringen in de infrastructuur proberen we om verschillende opgaven te combineren. De investeringsstrategie iNHi helpt het bestuur en de politiek van de provincie bij het maken van investeringsbeslissingen, voor het verbeteren van het huidige provinciaal netwerk van wegen en fietspaden.
Op dit moment wordt het iNHi verder uitgewerkt en komt de N250 hoog in de prioriteit te staan om aan te pakken en zodoende de opgaves van PNH waar te maken.
Met vriendelijke groet,

5.1.2e (5.1.2e) 5.1.2e
Beheer, Strategie en Programmering (BSP)
5.1.2e
Tel: 5.1.2e
5.1.2e
Houtplein 33 / 2012 DE Haarlem
www.noord-holland.nl
5.1.2e @noord-holland.nl

Provincie Noord-Holland

Van: 5.1.2e 5.1.2e
Verzonden: dinsdag 18 juni 2024 10:18
Aan: 5.1.2e 5.1.2e ; 5.1.2e @mindef.nl
Onderwerp: RE:

Dag 5.1.2e en 5.1.2e ,
Bedankt voor het gesprek van gisteren en de toelichting die jullie gaven over de aanpak van de Ravelijnbrug i.r.t. de andere opgaves.
Bijlage
Zie bijlage voor mijn input, deze input is gebaseerd op het gesprek van gisteren en de vraagstelling zoals omschreven in (de oorspronkelijke) sheet 12.
Met vriendelijke groet,

5.1.2e (5.1.2e) 5.1.2e
Beheer, Strategie en Programmering (BSP)
5.1.2e
Tel: 5.1.2e
5.1.2e
Houtplein 33 / 2012 DE Haarlem
www.noord-holland.nl
5.1.2e @noord-holland.nl

Provincie Noord-Holland

Van: 5.1.2e 5.1.2e < 5.1.2e @noord-holland.nl>
Verzonden: maandag 17 juni 2024 14:35
Aan: 5.1.2e 5.1.2e < 5.1.2e @noord-holland.nl>
Onderwerp: FW:

Dankjewel he
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.

Van: 5.1.2e @mindef.nl < 5.1.2e @mindef.nl>
Verzonden: maandag 17 juni 2024 14:01
Aan: 5.1.2e 5.1.2e < 5.1.2e @noord-holland.nl>
Onderwerp: RE:

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

Maritiem cluster

gemeente DEN HELDER | Provincie Noord-Holland | Ministerie van Defensie

Van: 5.1.2e 5.1.2e <5.1.2e @noord-holland.nl>
Verzonden: maandag 17 juni 2024 13:46
Aan: 5.1.2e , H, Mr., CZSK/PCZSK/Proj Coord <5.1.2e @mindef.nl>
Onderwerp:

Met vriendelijke groet,

5.1.2e 5.1.2e
Provincie Noord-Holland
5.1.2e Havens en Economie
T (06) 29 678 455
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.

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.

To: 5.1.2e 5.1.2e [5.1.2e @noord-holland.nl]
From: 5. 5.1.2e
Sent: Wed 11/6/2024 4:56:27 PM
Subject: FW: overleg HHNK uitgangspunten waterveiligheid
Received: Wed 11/6/2024 4:56:00 PM
RE: vraag mbt uitgangspunt waterveiligheid
PVE Brug.pdf
Veiligheidsbeoordeling normtraject 13-4 (2).pdf

Hoi 5.1.2e, de contactpersoon vanuit HHNK voor de bruggen irt de dijk is 5.1.2e (specialist Waterkeringen).

Korte Terugmelding van het gesprek met 5.1.2e, op 16-7, door 5.1.2e en mijzelf.

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 overslag).
In principe moeten de bruggen ruimte bieden voor aanpassing van de waterveiligheidsoplossing. Er vindt elke 12 jaar een toetsing plaats.
Maar er zijn ook veel oplossingen denkbaar.
Conclusie: betrek technici van het HHNK zowel bij de variantenstudie als in het ontwerptraject.

Groet, 5.1.2e

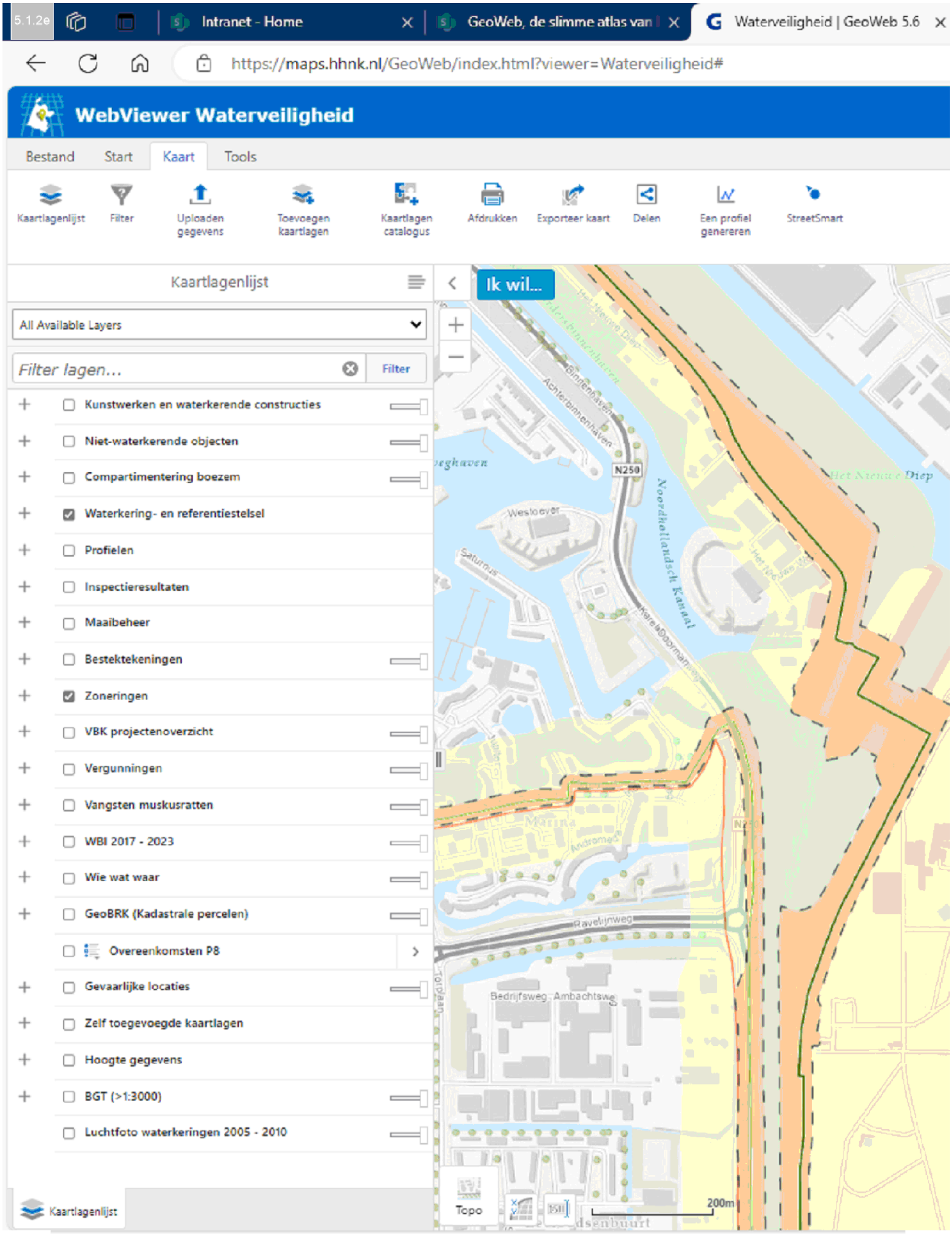
Van: 5.1.2e <5.1.2e @hhnk.nl>
Verzonden: dinsdag 16 juli 2024 14:49
Aan: 5.1.2e 5.1.2e <5.1.2e @noord-holland.nl>; 5.1.2e @mindef.nl; 5. 5.1.2e <5.1.2e @noord-holland.nl>; 5. 5.1.2e <5.1.2e @mindef.nl>; 5.1.2e @mindef.nl
CC: 5.1 5.1.2e <5.1.2e @noord-holland.nl>; 5.1.2e 2e <5.1.2e @hhnk.nl>; 5.1.2e <5.1.2e @hhnk.nl>
Onderwerp: RE: overleg HHNK uitgangspunten waterveiligheid

Goedemiddag 5.1.2e 2e,

Hierbij de acties uit het overleg van vanmorgen, die ik zou doen.

Delen van de toetsing/ de beoordeling, zie de bijlage.

De legger is te vinden op:
https://kaarten.hhnk.nl/portal/apps/webappviewer/index.html?id=d2de3caed0ba442290991e1f5b404e1a


5.1.2e
Intranet - Home
GeoWeb, de slimme atlas van
Waterveiligheid | GeoWeb 5.6
https://maps.hhnk.nl/GeoWeb/index.html?viewer=Waterveiligheid#
WebViewer Waterveiligheid
Bestand
Start
Kaart
Tools
Kaartlagenlijst
Filter
Uploaden gegevens
Toevoegen kaartlagen
Kaartlagen catalogus
Afdrukken
Exporteer kaart
Delen
Een profiel genereren
StreetSmart
Kaartlagenlijst
All Available Layers
Filter lagen...
Filter
Kunstwerken en waterkerende constructies
Niet-waterkerende objecten
Compartimentering boezem
Waterkering- en referentiestelsel
Profielen
Inspectieresultaten
Maaibeheer
Bestektekeningen
Zoneringen
VBK projectenoverzicht
Vergunningen
Vangsten muskusratten
WBI 2017 - 2023
Wie wat waar
GeoBRK (Kadastrale percelen)
Overeenkomsten P8
Gevaarlijke locaties
Zelf toegevoegde kaartlagen
Hoogte gegevens
BGT (>1:3000)
Luchtfoto waterkeringen 2005 - 2010
Ik wil...
N250
Westoever
Saturnus
Noordhollandsch Kanaal
Het Nieuwe Diep
Marina
Andromeda
Ravelijnweg
Bedrijfsweg
Ambachtsweg
Topo
200m
Kaartlagenlijst

De Algemene hoogtegegevens zijn te vinden op: https://www.ahn.nl/ahn-viewer

Levensduren kunstwerken (100 jaar), wegen (30-50 jaar) en dijkversterkingen (kunstwerken 100 jaar, regionale waterkeringen 50 jaar met grond oplossingen, primaire waterkeringen langs de zeeën 200 jaar), zie bijlage.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e

5.1.2e

Afdeling Waterveiligheid & Wegen

Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier

Bezoekadres: Stationsplein 136, 1703 WC Heerhugowaard
Postadres: Postbus 250, 1700 AG Heerhugowaard

t: 5.1.2e
w: www.hhnk.nl

Afwezig: woensdag

-----Oorspronkelijke afspraak-----
Van: 5.1.2e 5.1.2e <5.1.2e @noord-holland.nl>
Verzonden: maandag 1 juli 2024 13:14
Aan: 5.1.2e 5.1.2e ; 5.1.2e @mindef.nl; 5.1.2e 1.2e 5.1.2e ; 5.1.2e @mindef.nl; 5.1.2e
CC: 5.1 5.1.2e
Onderwerp: overleg HHNK uitgangspunten waterveiligheid
Tijd: dinsdag 16 juli 2024 11:00-12:00 (UTC+01:00) Amsterdam, Berlijn, Bern, Rome, Stockholm, Wenen.
Locatie: Microsoft Teams-vergadering

Beste Collega's,

Uitgangspunten bespreken in dit overleg enerzijds eisen vanuit HHNK en anderzijds wensen vanuit het OMC. Wensen hebben bijvoorbeeld betrekking op het verschil tussen 50 of 100 jaar vooruit plannen (waterveiligheid versus levensduur van infrastructuur)

Microsoft Teams Heeft u hulp nodig?

Nu deelnemen aan de vergadering

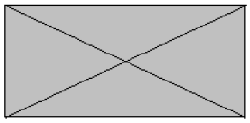
Vergadering-id buiten verzoek
Wachtwoordcode: buiten verzoek

Inbellen via telefoon
+31 20 899 5371,,236020990# Netherlands, Amsterdam
Een lokaal nummer zoeken
Telefonische vergadering-id: 236 020 990#
Voor organisatoren: Vergaderopties | Pincode voor inbellen opnieuw instellen

---

Aan dit bericht en eventuele bijlagen kunnen geen rechten worden ontleend. Het Provinciaal Bestuur van

Noord-Holland.



Deze e-mail geldt alleen als formeel besluit als dat specifiek benoemd is in de mail of in de bijlage daarbij.
Heeft u een formeel besluit nodig of twijfelt u over de rechtsgeldigheid van deze mail, neem dan telefonisch contact met ons op of kijk op onze website

To: 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 @hhnk.nl]
From: 5.1.2e
Sent: Fri 6/28/2024 10:14:59 AM
Subject: RE: vraag mbt uitgangspunt waterveiligheid
Received: Fri 6/28/2024 10:15:04 AM

Beste 5.1.2e ,
Naar aanleiding van jouw vraag heb ik even contact gehad met onze afdeling 'plannen van derden.'
Zoals je zelf ook aangaf ontwerpen we constructie, zoals damwanden meestal voor 100 jaar. Een levensduur van een kunstwerk is meestal zo rond de 50 tot 100 jaar.
Ruimtereservering voor bouwen (woningen e.d.), het profiel van vrije ruimte, bij onbebouwde dijk, voor dijkversterkingen met grondoplossingen, langs de zeeën, houden we 200 jaar aan.
Maar omdat dit niet gaat om een 'standaard' project, is het handig en het meest efficiënt om dit af te stemmen met mijn collega 5.1.2e , hij kan jullie vertellen wat de eisen vanuit HHNK zijn, maar ook wat handig is qua afstemming voor het verdere ontwerpproces.
Mijn voorstel is dan ook dat om contact met hem op te nemen. Zijn mailadres staat in de cc en zijn telefoonnummer is: 5.1.2e
Met vriendelijke groet,
5.1.2e

Van: 5.1.2e @mindef.nl < 5.1.2e @mindef.nl>
Verzonden: woensdag 19 juni 2024 09:31
Aan: 5.1.2e < 5.1.2e @hhnk.nl>
CC: 5.1.2e @noord-holland.nl
Onderwerp: RE: vraag mbt uitgangspunt waterveiligheid

Goedemorgen 5.1.2e ,
De provincie werkt op dit moment aan de uitvraag voor inhuur van een ingenieursbureau tbv een variantenstudie voor de Ravelijnbrug.
Het antwoord op de gestelde vraag helpt om de uitvraag zo scherp mogelijk neer te zetten. Het is de bedoeling de uitvraag uiterlijk half juli gereed te hebben. Dus als het antwoord over 2 weken beschikbaar is: zou heel fijn zijn.
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

Maritiem cluster
gemeente DEN HELDER · Provincie Noord-Holland · Ministerie van Defensie

---

Van: 5.1.2e < 5.1.2e @hhnk.nl>
Verzonden: woensdag 19 juni 2024 09:24
Aan: 5.1.2e , 5.1.2e CZSK/PCZSK/Proj Coord < 5.1.2e @mindef.nl>
CC: 5.1.2e @noord-holland.nl
Onderwerp: RE: vraag mbt uitgangspunt waterveiligheid

Beste 5.1.2e ,
Jouw vraag heb ik intern uitgezet bij mijn collega's. Wanneer hebben jullie de informatie nodig?
Met vriendelijke groet,
5.1.2e

Van: 5.1.2e @mindef.nl < 5.1.2e @mindef.nl>
Verzonden: woensdag 12 juni 2024 16:29
Aan: 5.1.2e < 5.1.2e @hhnk.nl>
CC: 5.1.2e @noord-holland.nl
Onderwerp: vraag mbt uitgangspunt waterveiligheid

Hoi 5.1.2e ,
Zoals zojuist besproken: in kader van afstemming tussen planuitwerking Ravelijnbrug en Moormanbrug is gewerkt

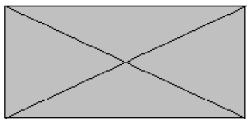
aan een notitie om de scope af te bakenen en een aantal uitgangspunten vast te zetten.
Bij bespreking van die notitie kwam het volgende aan de orde (tekst uit concept-verslag):
Punt van aandacht vanuit aspect waterveiligheid is welke hoogte wordt aangehouden voor de aanlanding. Hierbij is het van belang aan te sluiten op de opvatting van HHNK, zoals die ook toegepast wordt bij het project dijkversterking. Voorstel is om als uitgangspunt waterveilig voor 50 jaar aan te houden, maar wel na bevestiging door HHNK. Actie: bij HHNK bevestiging vragen.
Nu is het wel zo dat de infra 100 jaar mee moet kunnen, dus bij bovenstaande uitgangspunt blijft de vraag welke voorzieningen getroffen moeten worden tbv de periode 50 – 100 jaar.
Vraag aan HHNK: welk uitgangspunten hanteren jullie cq wat is het advies in deze tav de hoogte van de aanlanding van de beide bruggen? En: is hierbij ook een raakvlak / koppelkans waaraan HHNK invulling kan geven?
Alvast dank!
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

Maritiem cluster
gemeente DEN HELDER · Provincie Noord-Holland · Ministerie van Defensie

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.



Deze e-mail geldt alleen als formeel besluit als dat specifiek benoemd is in de mail of in de bijlage daarbij.
Heeft u een formeel besluit nodig of twijfelt u over de rechtsgeldigheid van deze mail, neem dan telefonisch contact met ons op of kijk op onze website

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.

Bruggen (en andere kunstwerken) in de waterkering

Hieronder zijn de eisen en randvoorwaarden vanuit het HHNK weergegeven om de waterkerende veiligheid voor het achterliggende gebied te kunnen garanderen gedurende de sloop van de bestaande kunstwerken en uitvoering van de nieuwe kunstwerken.
Deze eisen en randvoorwaarden zorgen ervoor dat het nieuwe ontwerp aan de waterkeringtechnische ontwerpeisen voldoet (o.a. levensduur 100 jaar). Ook zorgen zij ervoor dat de waterkering en het kunstwerk bij toekomstige toetsingen/beoordeling voldoet aan de huidige randvoorwaarden en eisen.

Als aan de hand hiervan het ontwerp met tekeningen is uitgewerkt kan in overleg met hoogheemraadschap de Omgevingsvergunning voor een Wateractiviteit (voorheen een Watervergunning) worden aangevraagd.
Voor de beoordeling van de aanvraag is het ondermeer van belang dat er tekeningen worden gemaakt met ondermeer een dwarsprofiel van het kunstwerk en de waterkering.
Voor aanvang van het ontwerpen is het raadzaam om de randvoorwaarden te overleggen met het hoogheemraadschap.
Hierbij te letten op bijvoorbeeld de maximale (100 jaar) boezem- of buitenwaterstand (hydraulische randvoorwaarden), ligging, locatie en afmetingen van de waterkering, benodigd grondonderzoek etc. Zie voor bepaling van de benodigde waterkerende hoogte ook de Werkwijzer Ontwerpen Waterkerende Kunstwerken' (WOWK; www.iplo.nl), in januari 2024 Omgevingswet van toepassing.

~~De hoogte van de kering: Boezemwater normaal peil -0,5 m NAP, Peilstop 0,0 m NAP, huidige waakhoogte 0,2 m NAP. Toekomstige hoogte extra 0,5 meter bij de hoogte optellen dus circa 0,7 m NAP. Regionale waterkering Schermerboezem.~~
Tijdens alle fasen van het werk moet er voldoende waterkerende veiligheid zijn.
Dit dient door de initiatiefnemer of beheerder/eigenaar van het werk te worden aangetoond door ondermeer een geotechnisch, waterkeringtechnisch advies aan de hand van de geldende leidraden en normen zoals van de Stowa, Expertise Netwerk Waterveiligheid, ENW (voorheen TAW), NEN normen, CUR 166 en dergelijke.

Verwijderen bestaande kunstwerken

- Bij voorkeur de bestaande palen/damwanden niet trekken.
  Als dit wel nodig is moet aangetoond zijn dat er geen risico is voor de waterkerende veiligheid (piping, holle ruimtes) of er moeten hiervoor maatregelen worden getroffen (afdichten dammeren)

- Met het trekken van eventuele opzetters, beginnen met diegene die het verst verwijderd zijn van de dijk. Op deze manier kan worden bekeken of de houten palen niet meekomen

- Rekening houden met de eisen zoals gesteld onder uitvoering.

Ontwerp nieuwe kunstwerken

In het algemeen is het wenselijk de 'groene kade' (of het '100 jaar beoordelingsprofiel') en de constructie voor het kunstwerk gescheiden te houden door afstand te nemen. Als dit niet redelijk is en het kunstwerk dus in de waterkering komt, dan is het kunstwerk tevens een waterkerend element met de hiervoor geldende voorwaarden en ontwerpnormen. Hierbij is van belang dat het kunstwerk wordt beheerd door een overheid zoals de gemeente of provincie. Dit omdat een overheid altijd aanspreekbaar zal zijn voor toekomstig beheer en onderhoud.

Voorwaarden aan deze kunstwerken:

- Als de constructie (balken) niet buiten het profiel van vrije ruimte kan blijven (ruimtereservering voor 100 jaar) moet de constructie, als waterkerend kunstwerk, voldoen aan de geldende leidraden en normen (ENW (TAW)-leidraden, Stowa, CUR 166, NEN-normen). Er moet dus ook voldaan worden aan toekomstige toetsingseisen zoals nu omschreven in de Leidraad Toetsen op Veiligheid, voor regionale keringen, voor primaire waterkering het geldend Wettelijk Beoordelingsinstrumentarium (WBI)

- De constructie moet voor 100 jaar veilig waterkerend zijn (ontwerp levensduur 100 jaar). Dit stelt bijvoorbeeld eisen aan levensduur (overdimensionering van bijvoorbeeld stalen damwand). Rekening houdend met voldoende waterkerende hoogte en met zakkingen door maaivelddaling/ bodemdaling en groter wordende peilverschillen

- Het risico op kwel (indien aanwezig), onder en langs de constructie, moet met een kwelscherm worden tegen gegaan. Hierbij aandacht voor de ontwerplevensduur van 100 jaar en een voldoende sterke aansluiting op de constructie. Let op negatieve kleef

- Er moet gemotiveerd worden dat er ten gevolge van de paalfundering geen risico is op kwel en piping

- Ook voor de uitvoeringsfase moet gemotiveerd worden dat er een veilige waterkering is. Hierbij ook rekening houdend met bijvoorbeeld bemaling en bouwputten. Er mag dus pas worden gewerkt in en nabij de kade als er een vervangende, aangetoond veilige, waterkering is.
  Bij grotere werken moeten bijvoorbeeld damwanden dubbel worden uitgevoerd (zie uitvoering)

- Rekening houden met aanwezige kabels en leidingen, deze mogen niet zonder meer worden terug gelegd (benodigde huisaansluitingen vaak geen probleem).
  Dit geldt ook voor eventueel aanwezige bomen.

Uitvoering

- Zowel bij het verwijderen als bij het aanbrengen van de kunstwerken dient de kering altijd veilig te zijn en zal er een alternatieve kerende constructie aanwezig moeten zijn. Meestal wordt hierin voorzien met een damwandconstructie.
  Deze damwand zal op sterkte moeten worden berekend aan de hand van de maximaal optredende waterstandsverschillen, buiten maatgevend hoogwater en binnen droog (bouwput)

- Het inheien en trekken van damwanden veroorzaakt forse trillingen.
  Ook het inheien van palen kan flinke trillingen opwekken. Er zal moeten worden gekeken of de dijk zelf dergelijke trillingen zomaar kan weerstaan, zeker als de grondslag en de dijkopbouw relatief slap is. Ook dient rekening gehouden te worden met de trillingsschade aan belendende gebouwen vanuit de omgevings-vergunning. Dit kan trillingsarm of trillingsvrij heien nodig maken

- De ontgraving dient zo minimaal mogelijk te zijn om zo weinig mogelijk verstoring en structuurverlies van het dijklichaam te veroorzaken.
  Minder ontgraving beperkt ook de zettingen na de aanvulling.
  De aanvulling rond een kunstwerk dient met waterdicht en erosiebestendig materiaal, klei van minimaal categorie 2, uitgevoerd te worden.
  Hiermee wordt het risico op lekkages langs en over de constructie verder ingeperkt

- De voor de aanleg verwijderde dijkbekleding (bv steen, asfalt, klei en/of gras, beschoeiing of damwand) dient volledig hersteld te worden. De detaillering van de aansluiting op de constructieve delen dient zeer zorgvuldig te gebeuren, deze overgangsconstructies kunnen zeer kwetsbaar zijn onder met name golfaanval (indien van toepassing).

Realisatie
Na realisatie van het ontwerp dienen er digitale revisietekeningen te worden aangeleverd.

Toetsing bestaande waterkering
Status bestaande waterkering (beoordeelt? Verbetering?)

WBI Beoordeling Normtraject 13-4

De (Verlengde -) Helderse Zeewering, Havendijk en Koegraszeedijk

Auteurs
5.1.2e 1.2e
5.1.2e

Registratienummer
21.0006471

Datum
16-07-2021

Versie
2.0

Status
Definitief

Afdeling
Waterveiligheid & Wegen

Versie	Datum	Auteur(s)	Review
Concept	01-03-2021	5.1.2e 5.1.2e	5.1.2e 5.1.2e 5.1.2e
Definitief	22-03-2021	5.1.2e 5.1.2e	
Definitief (na revisie ILT)	16-07-2021	5.1.2e 5.1.2e	

Inhoudsopgave

Lijst met afkortingen toetssporen **6**

1 Inleiding **1**

1.1 Aanleiding 1

1.2 Leeswijzer 2

2 Beschrijving dijktraject **3**

2.1 Ligging dijktraject 13-4 3

2.2 Kenmerken normtraject 4

2.2.1 Gebied 4
2.2.2 Watersysteem 4
2.2.3 Waterkering 4
2.2.4 Kunstwerken 11

3 Aanpak, kwaliteitsborging en herleidbaarheid beoordeling **13**

3.1 Aanpak beoordeling 13

3.1.1 Macrostabiliteit binnenwaarts (STBI) 18
3.1.2 Macrostabiliteit buitenwaarts (STBU) 19
3.1.3 Piping en heave (STPH) 19
3.1.4 Microstabiliteit (STMI) 20
3.1.5 Golfklappen op asfaltbekleding (AGK) 20
3.1.6 Wateroverdruk bij asfaltbekleding (AWO) 21
3.1.7 Grasbekleding erosie buitentalud (GEBU) 21
3.1.8 Grasbekleding afschuiven buitentalud (GABU) 22
3.1.9 Grasbekleding erosie kruin en binnentalud (GEKB) 22
3.1.10 Grasbekleding afschuiven binnentalud (GABI) 23
3.1.11 Stabiliteit steenzetting (ZST) 23
3.1.12 Duinafslag (DA) 23
3.1.13 Kunstwerken 23
3.1.14 Overige indirecte faalmechanismen 24

3.2 Kwaliteitsborging 27

3.3 Herleidbaarheid 28

4 Veiligheidsoordeel **30**

4.1 Inleiding 30

4.2 Veiligheidsoordeel normtraject 30

4.3 Toetsoordeel gecombineerd op vakniveau 31

4.4 Toetsoordeel toetsspoor op trajectniveau 31

4.5 Toetsoordeel toetsspoor op vakniveau 33

4.5.1 Macrostabiliteit binnenwaarts (STBI) 33
4.5.2 Macrostabiliteit buitenwaarts (STBU) 34
4.5.3 Piping en heave (STPH) 34

4.5.4 Microstabiliteit (STMI) 35
4.5.5 Golfklappen op asfaltbekleding (AGK) 36
4.5.6 Wateroverdruk bij asfaltbekleding (AWO) 36
4.5.7 Grasbekleding erosie buitentalud (GEBU) 37
4.5.8 Grasbekleding afschuiven buitentalud (GABU) 38
4.5.9 Grasbekleding erosie kruin en binnentalud (GEKB) 38
4.5.10 Grasbekleding afschuiven binnentalud (GABI) 39
4.5.11 Stabiliteit steenzetting (ZST) 39
4.5.12 Duinafslag (DA) 40
4.5.13 Kunstwerken 41

5 Duiding van het veiligheidsoordeel 42

5.1 Maatgevende vakken en toetssporen 42

5.2 Niet-beoordeelde vakken 43

5.3 Stabiliteit veiligheidsoordeel 43

5.4 Onderhoudstoestand 43

6 Te treffen voorzieningen 44

6.1 Te treffen voorzieningen 44

6.2 Trajectaanpak 45

7 Aandachtspunten beheer en onderhoud 47

Bijlage 1: Overzicht gebruikte metrering assemblage 53

Bijlage 2: Toetsoordeel gecombineerd op vakniveau 54

Bijlage 3: Toetsoordeel macrostabiliteit binnenwaarts (STBI) op vakniveau 57

Bijlage 4: Toetsoordeel macrostabiliteit buitenwaarts (STBU) op vakniveau 59

Bijlage 5: Toetsoordeel piping en heave (STPH) op vakniveau 61

Bijlage 6: Toetsoordeel microstabiliteit (STMI) op vakniveau 63

Bijlage 7: Toetsoordeel golfklappen op asfaltbekleding (AGK) op vakniveau 64

Bijlage 8: Toetsoordeel wateroverdruk bij asfaltbekleding (AWO) op vakniveau 66

Bijlage 9: Toetsoordeel gras erosie buitentalud (GEBU) op vakniveau 68

Bijlage 10: Toetsoordeel gras afschuiven buitentalud (GABU) op vakniveau 70

Bijlage 11: Toetsoordeel gras erosie kruin binnentalud (GEKB) op vakniveau 71

Bijlage 12: Toetsoordeel gras afschuiven binnentalud (GABI) op vakniveau 73

Bijlage 13: Toetsoordeel zetsteen (ZST) op vakniveau 75

Bijlage 14: Toetsoordeel duinafslag op vakniveau 77

Bijlage 15: Toetsoordeel kunstwerken op vakniveau 78

Bijlage 16: Constructies met bijdrage aan waterkerend vermogen 79

Lijst met afkortingen toetssporen

In deze rapportage worden de verschillende toetssporen, beschikbaar binnen het Wettelijk Beoordelingsinstrumentarium 2017, beschreven. Daarbij gebruiken we de afkortingen uit onderstaande Tabel 1.

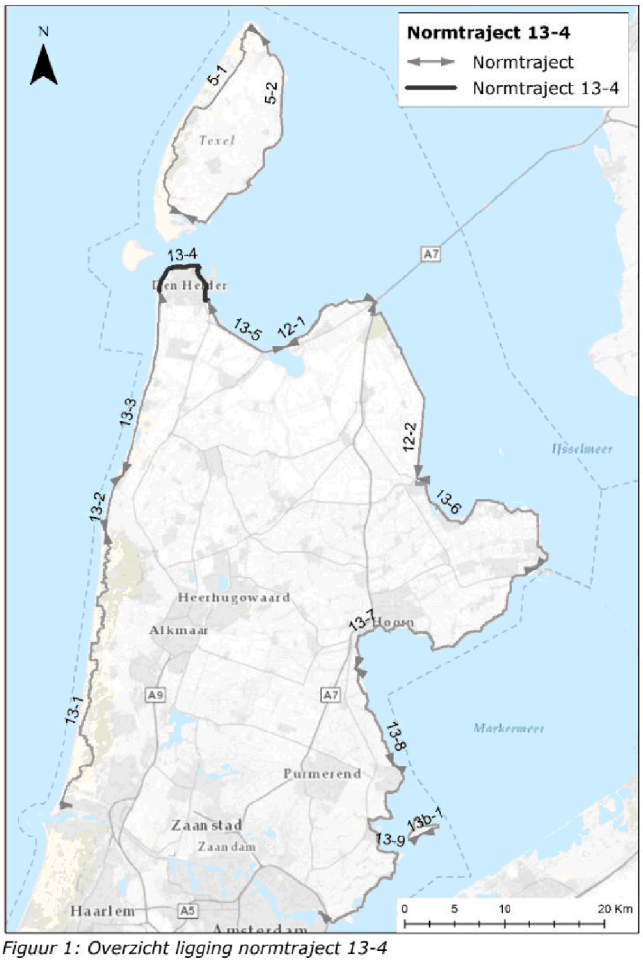
Tabel 1 Overzicht afkorting per toetsspoor.

Toetsspoor	Afkorting
Macrostabiliteit binnenwaarts	STBI
Macrostabiliteit buitenwaarts	STBU
Piping	STPH
Microstabiliteit	STMI
Golfklappen op asfaltbekleding	AGK
Wateroverdruk bij asfaltbekleding	AWO
Grasbekleding erosie buitentalud	GEBU
Grasbekleding afschuiven buitentalud	GABU
Grasbekleding erosie kruin en binnentalud	GEKB
Grasbekleding afschuiven binnentalud	GABI
Stabiliteit steenzetting	ZST
Duinafslag	DA
Hoogte kunstwerk	HTKW
Betrouwbaarheid sluiting kunstwerk	BSKW
Piping bij kunstwerk	PKW
Sterkte en stabiliteit puntconstructies	STKWp
Sterkte en stabiliteit langsconstructies	STKWl
Golfafslag voorland	VLGA
Afschuiving voorland	VLAF
Zettingsvloeiing voorland	VLZV
Bebouwing	NWObe
Begroeiing	NWObo
Kabels en leidingen	NWOkl
Overige constructies	NWOoc
Havendammen	HAV
Technische innovatie	INN

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

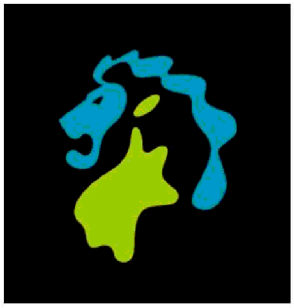
Deze beoordelingsrapportage beschrijft de veiligheidsbeoordeling van normtraject 13-4 (Figuur 1). In navolgende hoofdstukken en paragrafen wordt aan het normtraject gerefereerd als zijnde 'het dijktraject'.



Figuur 1: Overzicht ligging normtraject 13-4

In de Waterwet [13] is vastgelegd dat de waterveiligheid van alle primaire waterkeringen in Nederland elke twaalf jaar beoordeeld dient te worden aan de wettelijke norm. De minister van Infrastructuur en Milieu presenteert het landelijk veiligheidsbeeld van de primaire waterkeringen aan de Eerste en Tweede Kamer. Hiervoor dient de beheerder verslag uit te brengen over de algemene waterstaatkundige toestand van zijn waterkeringen in de vorm van een beoordelingsrapportage. Dit document bevat de rapportageverplichtingen zoals aangegeven in *Bijlage I van de Regeling veiligheid primaire waterkeringen 2017*: het veiligheidsoordeel, duiding van het veiligheidsoordeel en een overzicht van de te treffen voorzieningen (handelingsperspectief) [2].

Voor het beoordelen van onze duin- en dijktrajecten maken we als Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier (HHNK) gebruik van de *Regeling veiligheid primaire waterkeringen 2017*, inclusief bijbehorende bijlagen en de onderliggende schematiseringshandleidingen en software. Oftewel, het Wettelijk Beoordelingsinstrumentarium 2017 (WBI2017).



De eerste Landelijke beoordelingsronde (LBO1) loopt van 1 januari 2017 tot en met 31 december 2022. Na de eerste LBO wordt de beoordelingscyclus 12 jaar.

1.2 Leeswijzer

Hoofdstuk 2 beschrijft de kenmerken van het dijktraject. De aanpak voor de veiligheidsbeoordeling, inclusief de wijze waarop kwaliteitsborging en herleidbaarheid zijn geborgd, is terug te vinden in hoofdstuk 3. Hoofdstuk 4 presenteert het veiligheidsoordeel op verschillende schaalniveaus (van oordeel op trajectniveau tot toetsoordeel per faalmechanisme op vakniveau). In hoofdstuk 5 wordt ingegaan op de duiding van het veiligheidsoordeel. Tot slot worden in hoofdstuk 6 de te treffen voorzieningen gepresenteerd.

Voor de beoordeling gebruikte gegevens, relevante keuzes en de in de procedure [2] gevraagde onderbouwingen hebben we vastgelegd in een logsysteem. Deze hebben we ontwikkeld in een Geografisch Informatie Systeem (GIS). Het logsysteem (logboek) maakt officieel geen deel uit van de verplichte wettelijk rapportage, maar kan wel opgevraagd en ingezien worden door de ILT tijdens de controle van de uitgevoerde beoordeling [2].

Verwijzingen naar gebruikte bronnen worden als volgt weergegeven: [#]. De referenties zijn terug te vinden op pagina .

2 Beschrijving dijktraject

2.1 Ligging dijktraject 13-4

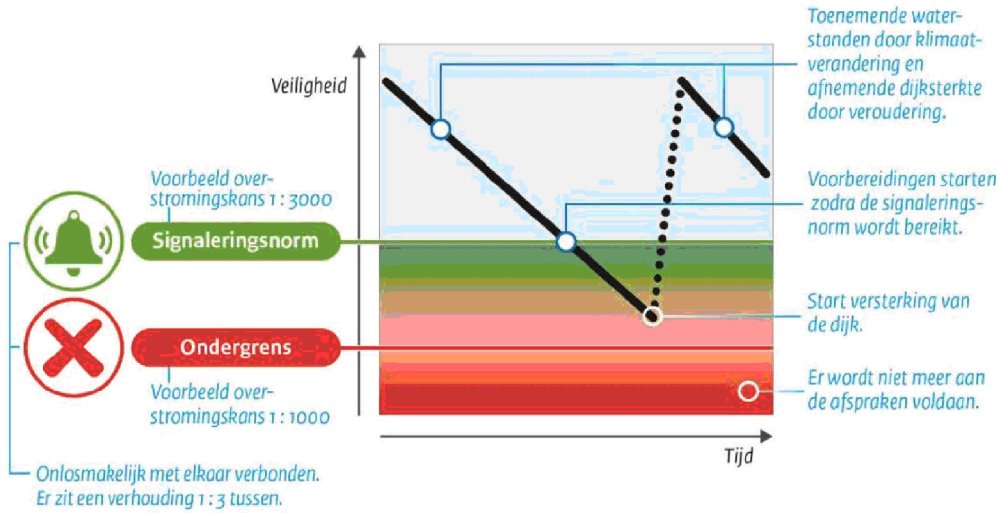
Het dijktraject heeft een totale lengte van 10,16 km, en loopt van de aansluitconstructie bij de Verlengde Helderse Zeewering ter hoogte van de Huisduinen tot de Spuisluis Oostoever aan het einde van de Koegraszeedijk. Het dijktraject is in de Waterwet gedefinieerd door middel van Rijksdriehoekcoördinaten (Tabel 2).

Tabel 2 Rijksdriehoekcoördinaten begrenzingen normtrajecten [13]

Normtraject	Beginpunt x	Beginpunt y	Eindpunt x	Eindpunt y
13-4	110018	550715	114979	549689

Het dijktraject omsluit het stedelijke gebied van Den Helder in de kop van Noord Holland. Het traject beschermt dit gebied tegen overstromingen vanuit de Noordzee en de Waddenzee. HHNK is de waterkeringbeheerder.

Het dijktraject wordt beoordeeld aan de overstromingskansnorm. Daarbij zijn in de Waterwet twee waarden gespecificeerd: de signaleringswaarde en de ondergrens [13]. Als de overstromingskans (faalkans) van een dijktraject volgens de wettelijke beoordeling onder de signaleringswaarde komt (dus grotere faalkans), is dit meestal een vroegtijdig signaal dat de kering op termijn versterkt moet worden (zie Figuur 2). Er wordt vanuit gegaan dat er dan voldoende tijd is om de versterkingsmaatregelen af te ronden voordat de ondergrens wordt overschreden [2].



Figuur 2: Schematische weergave samenhang signaleringswaarde en ondergrens

De ondergrens is de maximaal toelaatbare overstromingskans. Voor de meeste normtrajecten is deze kans drie maal groter dan de kans van de signaleringswaarde. Als aan de ondergrens wordt voldaan, is minimaal het basisbeschermingsniveau gewaarborgd. Als de overstromingskans hierboven komt, voldoet de waterkering niet[1]. De signaleringswaarde en ondergrens voor normtraject 13-4 zijn in Tabel 3 weergegeven.

Tabel 3 Overstromingskansnorm traject 13-4 [13]

Normtraject	signaleringswaarde	ondergrens
13-4	1/3.000 per jaar	1/1.000 per jaar

[1] *Voor meer informatie over de nieuwe normering:*
https://www.helpdeskwater.nl/onderwerpen/waterveiligheid/primaire/nieuwe-normering/

2.2 Kenmerken normtraject

2.2.1 Gebied

De stijging van de zeespiegel tijdens het Holoceen (10.000 jaar geleden tot heden) is van grote invloed geweest op de vorming van Noord Holland [15]. Tijdens deze periode heeft de zeespiegel ongeveer het huidige NAP bereikt. Zo'n 7.000 jaar geleden werd de Waddenzee gevormd. Na de formatie van de Waddenzee hebben de plaatselijke zeegaten grote invloed gehad op de morfologische ontwikkelingen van de aangrenzende kust [14]. De kop van Noord-Holland werd gevormd als gevolg van het ontstaan van het Zeegat van Texel, rond de 12e eeuw v.C. [14]. Ter bescherming van het achterland werd rond 1750 de Helderse Zeewering aangelegd, waardoor het achterland geen last meer had van het water. Daarnaast heeft de aanleg van de Koegraszeedijk vanaf 1817 ervoor gezorgd dat de Koegraspolder in zijn huidige vorm werd drooggelegd en werd beschermd tegen water van de Waddenzee [16].

De bodem van het beschermde gebied bestaat uit Holocene en Pleistocene afzettingen. Het Holocene pakket is samengesteld uit zand, jonge zeeklei, hollandveen, oude blauwe zeeklei en basisveen van de formaties van Naaldwijk en Nieuwkoop. Onder het Holocene pakket liggen voornamelijk de zandige afzettingen van de formatie van Boxtel. De nog dieper gelegen Pleistocene lagen bestaan uit zand, klei en leemlagen van de Eemformatie. In de geulen voor de kust zijn de Holocene lagen dieper afgezet, waardoor de Holocene afzettingen op deze locaties afwijken van de directe omgeving. Lokaal kunnen deze afzetting zich op een diepte van NAP -16 m bevinden. Over het algemeen bestaat de bodem in het dijktraject uit een wisselende samenstelling van zeeklei en zandige lagen.

Ter plaatse van de kering bevinden de Holocene afzettingen zich tussen NAP -5,5 m en NAP +1,5 m. Onder de kruin en in de binnenteen van de kering zijn ook enkele geulafzettingen aanwezig. De algemene samenstelling van de dijk bestaat hierdoor uit zand en klei [17].

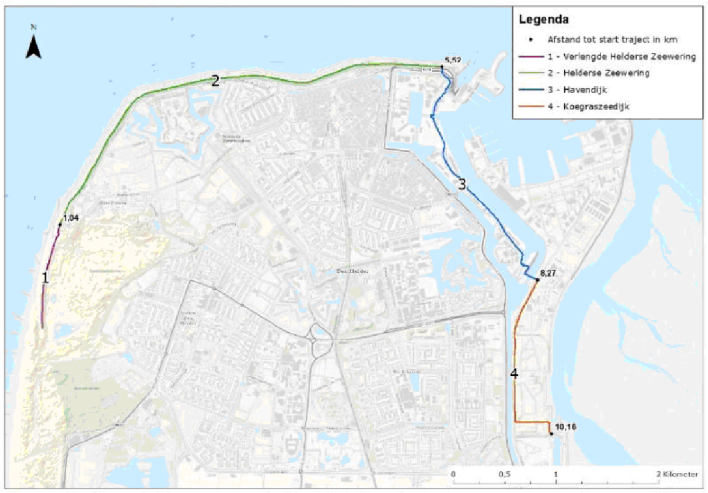
In het gebied wordt conform [18] geen noemenswaardige bodemdaling verwacht tot de peildatum van 31 december 2022, dit is dan ook niet meegenomen in de boordeling.

2.2.2 Watersysteem

Het dijktraject beschermt het achterland tegen het water afkomstig uit de Noordzee en de Waddenzee. Het dijktraject grenst daarmee aan twee watersystemen. De maatgevende condities in termen van hydraulische belastingen komen voor bij stormcondities vanuit de richting noordwesten. Dit is de windrichting waarbij statistisch gezien de maximale waterstanden zullen voorkomen langs het dijktraject. Het gedeelte van het dijktraject gelegen langs de Noordzee wordt daarbij het zwaarst belast door de hoge en lange golven die daarmee gepaard gaan. Voor de Koegraszeedijk is de windrichting vanuit het noordwesten wel maatgevend voor hoge waterstanden maar is voor deze windrichting beschermd voor golven door het vaste land. Voor golven is de richting noord tot noordoost maatgevend.

2.2.3 Waterkering

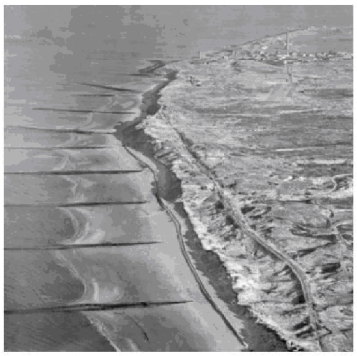
Het dijktraject kan op hoofdlijnen ingedeeld worden in vier gebieden. Deze worden hieronder verder beschreven en zijn weergegeven in Figuur 3.



Figuur 3: Overzicht van normtraject 13-4 met daarin opgenomen de verschillende deelgebieden

1 Verlengde Helderse Zeewering

Het dijktraject start aan de westkant van Den Helder. Dit gebied staat bekend als 'De Verlengde Helderse Zeewering'. Dit gebied vormt de overgang tussen het duin en de harde kering.



Figuur 4: Luchtfoto van de Verlengde Helderse Zeewering, augustus 2011

Figuur 5: Luchtfoto van de sterk geërodeerde Verlengde Helderse Zeewering na de stormvloed van 1953

Vroeger was de Verlengde Helderse Zeewering enkel een duinkering (Figuur 5), maar naar aanleiding van significante duinafslag bij de stormvloed van 1953 werd in 1955 de (harde) Helderse Zeewering naar het zuiden verlengd. Begin jaren 1980 is deze harde bekleding verder uitgebreid op het buitentalud. De bekleding van de Verlengde Helderse Zeewering bestaat uit steenzettingsconstructie met een toplaag van basaltzuilen met daarboven waterbouwasfaltbeton (WAB). De harde bekleding is deels overlaagd met zand (Figuur 4).

In het voorland bevinden zich enkele met basalt beklede strekdammen die tussen 1925 en 1939 zijn aangelegd [14] om de structurele erosie van de kust tegen te gaan. Langs de strekdammen, op ongeveer 150 m buiten de teen van de kering, ligt een getijdegeul (Nieuwe Schulpengat) met een diepte van NAP -20 m die onderdeel uitmaakt van de buitendelta van het zeegat van Texel. In de geul komen stroomsnelheden voor tot 1,5-2 m/sec [20]. Deze geul laat een sterk eroderende trend zien. Daarom is de geulrand in de onderwateroever vastgelegd met zinkstukken en bestortingen [21]. Daarnaast heeft er in 2019-2020 een geulwandsuppletie plaatsgevonden van 3.500.000 (m^3) zand om het eroderen van de geulwand en het verzakken van de oever tegen te gaan [18].

2 Helderse Zeewering

De Helderse Zeewering vormt een harde waterkering van 3,6 km tegen de Noordzee. Sinds het begin van de 17^{e} eeuw zijn op deze locatie houten palen en wilgenmatrassen geplaatst die moesten

voorkomen dat de kust zou eroderen [14]. Rond 1750 werd deze constructie vervangen door een stenen zeewering [14].

In het verleden hebben enkele afschuivingen plaatsgevonden op dit deel van de kust (1760, 1771, 1774) [22][36]. Sinds de aanleg rond 1750 heeft de Helderse Zeewering echter stand gehouden, al zijn er wel verschillende onderhouds- en versterkingswerkzaamheden uitgevoerd om de dijk veilig te houden. Zo heeft de storm in 1916 voor veel wateroverlast gezorgd als gevolg van schade aan de kering en golfoverslag. Door de jaren heen zijn enorme hoeveelheden steen met grote regelmaat aan de voet van de dijk gestort. Rond 1930 is de kruin extra verhoogd en is er op het grootste gedeelte van de Helderse Zeewering een 1,5-2 meter hoge keermuur van metselwerk en stampbeton geplaatst (Figuur 6 en Figuur 7). Tijdens de Tweede Wereldoorlog is een betonnen 'pantsermuur' om de dijk gebouwd om invasies te kunnen keren. Deze muur fungeerde na de plaatsing als extra kering. In de jaren '60 werden ten westen van Kaapshoofd keileem bestortingen aangebracht [36]. In de jaren '80 is de Helderse Zeewering in gedeelten verbreed en opgehoogd, zonder dat de kering aan de zeezijde werd verzwakt (Figuur 8). Daarnaast is in 2004 ten zuiden van Kaaphoofd een deel van de boven het WAB aanwezige grasbekleding vervangen door open steenasfalt (OSA) [23].

Tot 1990 viel de dijk onder het beheer van Rijkswaterstaat. Het beheer is sindsdien overgedragen aan Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier [22].

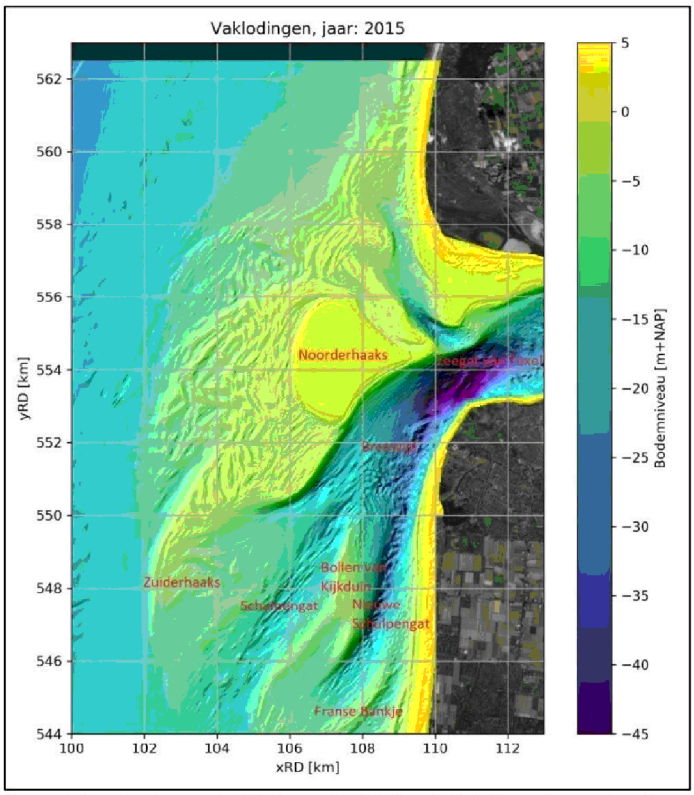
Figuur 6: Bouw van de keermuur, circa 1930 [36]

Figuur 7: De Helderse Zeewering voor de Deltaversterking, met de keermuur welke pas rond 1975 is gesloopt [36]

Figuur 8: Grootschalige versterkingswerken in de jaren '80. De dijk wordt aanzienlijk verbreed en verhoogd

De dijk wordt gecategoriseerd als een traditionele (groene) dijk met een zandkern van circa 10 m dikte. De teenconstructie bestaat uitstortsteen en gezette Noorse steen [39]. Op het buitentalud van de dijk wordt een zetwerk van basaltzuilen aangetroffen met daarboven WAB en grasbekleding (ten zuiden van Kaaphoofd is een deel van de grasbekleding dus vervangen door OSA). De kruin en het binnentalud van de dijk is ook bekleed met een gras. De kruin van de Helderse Zeewering is gelegen op een hoogte van circa NAP +12 m en heeft een gemiddelde breedte van 4 m. Het binnentalud van de kering is vrij steil (1:3). Vrijwel overal is een teensloot aanwezig. Het binnendijkse maaiveld is gelegen op NAP +1,5 m. Ter hoogte van Huisduinen zijn huizen op het binnentalud van de dijk gebouwd.

De Helderse Zeewering grenst aan de getijdegeulen Nieuwe Schulpengat, Marsdiep (en Breewijd), die vlak voor de kust gelegen zijn en in het beheergebied van Rijkswaterstaat liggen (Figuur 9). Deze getijdegeulen langs de dijk hebben zich diep ingesneden door stroomversnellingen om de noordwestelijke punt van de dijk. De hierdoor ontstane diepe geulen vormen een mogelijke bedreiging voor de stabiliteit van het voorland. Daarom zijn er langs de gehele Helderse Zeewering zinkstukken en bestortingen aangelegd. Bij Kaaphoofd bevindt zich het diepste punt van het traject, de zogeheten Helsdeur. Dit punt heeft een diepte van ongeveer -50 m NAP [22]. Op deze locatie is het talud ook het steilst en geldt een minimale vooroeverlengte. Daarnaast wordt deze locatie verdacht van het voorkomen van een verwekingsgevoelige laag op -15 tot -25 m diepte.

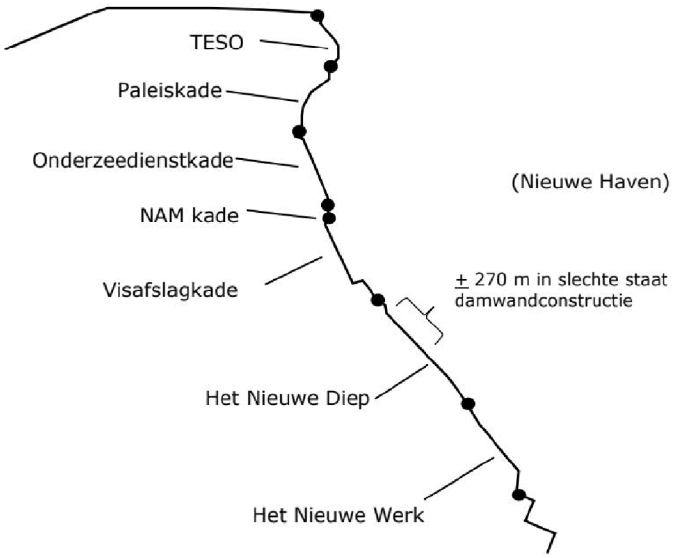


Figuur 9: Kustlodingen uit 2019 voor de (Verlengde) Helderse Zeewering (Geoweb)

Omdat de Helderse Zeewering tekenen van instabiliteit en ontgrondingen aan de teen vertoonde, heeft HHNK een aantal jaar geleden bij Rijkswaterstaat een verzoek ingediend om zand aan de teen van de kering aan te brengen. Hierdoor zou een duurdere steenstorting voorkomen kunnen worden [14]. In de jaren 2007 en 2013 zijn er zodoende geulwandsuppleties uitgevoerd in het Nieuwe Schulpengat. Tegenwoordig wordt de geul voor de kust nauwlettend gemonitord en wordt de geul periodiek opgevuld met o.a. stortsteen.

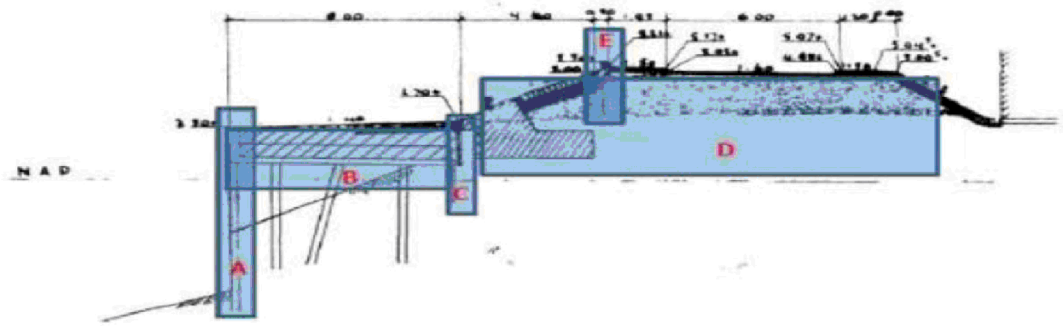
3 Havendijk

De Helderse Zeewering loopt ter hoogte van de Veerhaven over in de Havendijk, welke zich bevindt langs Het Nieuwe Diep (Figuur 10). Dit water staat in open verbinding met de Waddenzee en verbindt de Nieuwe Haven en het Noord-Hollands Kanaal door middel van de Koopvaardersschutsluis. De havenkades en het haventerrein van de Nieuwe Haven, de haven die later is aangelegd en buitendijks ligt, functioneren als golfbreker, waardoor de golven vanuit de Waddenzee het Nieuwe Diep niet direct kunnen bereiken. In dit buitendijkse gebied zijn ook enkele bedrijven gevestigd.



Figuur 10: Overzichtskaart indeling verschillende kadeterreinen langs de Havendijk

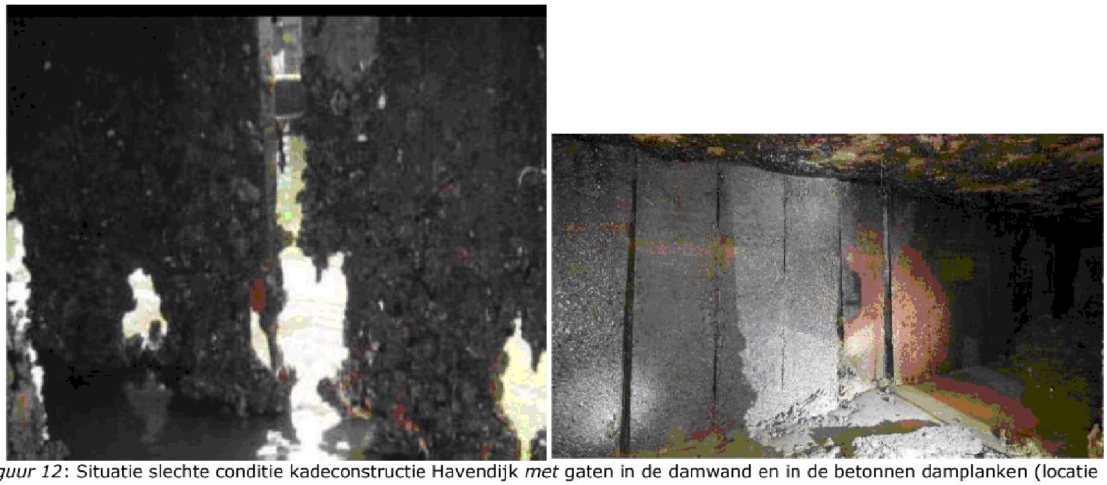
De Havendijk maakt onderdeel uit van een gebied dat sinds de 18e eeuw wordt gebruikt als koopvaardij- en militaire haven [24]. De 2,6 km lange waterkering heeft dan ook verschillende functies (weg op waterkering, laad- en loskade, haventerrein) wat weer zijn weergave heeft in de vaak complexe opbouw van de dijk. De kadeconstructie van de Havendijk is in de jaren '80 deels versterkt en uitgebreid met een nieuwe damwand langs het kanaal. De verschillende kades zijn weergegeven in Figuur 10. Over het grootste gedeelte van de dijk bestaat de havendijk (min of meer) uit elementen zoals weergegeven in Figuur 11.



Figuur 11: Schematisering Havendijk bij het Nieuwe Diep. A: Stalen damwand onder kadeconstructie. B: Kadeconstructie bestaande uit een betonnen bak met betonpalen. C: Betonnen damplanken (gedeeltelijk in combinatie met stalen damplanken). D: Dijklichaam E: Spatmuur op betonnen damplanken

De laatste versterking van de Havendijk heeft plaatsgevonden omstreeks 2007 ter plaatse van de Onderzeedienst-/ en Visafslagkade. Tevens zijn de coupures bij het visafslagterrein en de Moormanbrug destijds aangepast. De constructie ten zuiden van de Moormanbrug (Het Nieuwe Diep) is destijds niet versterkt. In 2011 bleek dat dit niet versterkte deel van de kadeconstructie over een lengte van ±270 m (zie Figuur 10) in slechte staat verkeert, doordat de stalen damwand was doorgeroest en er materiaal achter de damwand uitspoelde [24] (Figuur 12). In 2018 is gepoogd een tijdelijke beheermaatregel aan te brengen in de vorm van een kunststof damwand. De uitvoering van deze beheermaatregel is dermate complex gebleken dat is besloten om de situatie, tot aan versterking, te beheersen via monitoring en het achter de hand hebben van een noodmaatregel.

De taludbekleding op de Havendijk is niet uniform. De dijk is, afhankelijk van de locatie, bekleed met asfalt, klinkerverharding, basalt en grasbekleding. Over een deel van de dijk loopt tevens een weg en is binnendijks een lint van bebouwing aanwezig, waarvan een deel is gesitueerd in de teen van het binnentalud.



Figuur 12: Situatie slechte conditie kadeconstructie Havendijk *met* gaten in de damwand en in de betonnen damplanken (locatie C)

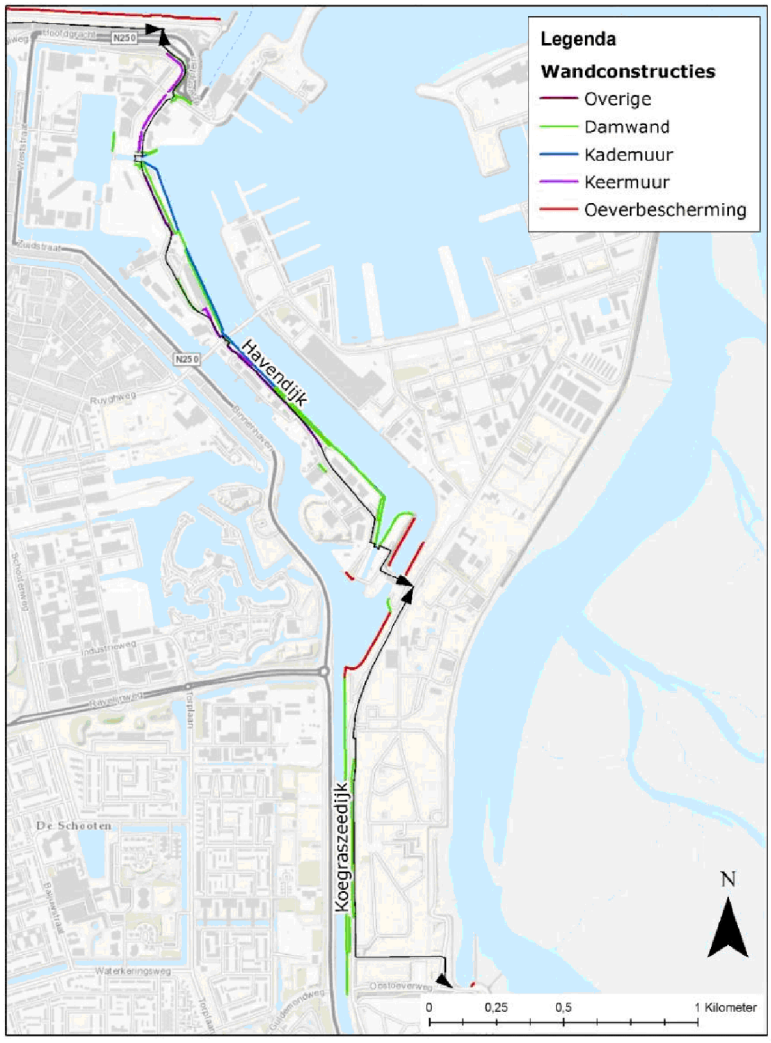
4 Koegraszeedijk

Het laatste deel van het dijktraject wordt gevormd door de Koegraszeedijk. Deze dijk is tussen 1817 en 1825 aangelegd en leidde tot het droogleggen van de Koegraspolder [16]. De dijk loopt over een lengte van ongeveer 1,9 km van gemaal De Helsdeur in het noorden tot de uitwateringssluis Oostoever in het zuiden en grenst aan de binnenzijde aan het Noord-Hollands Kanaal. De dijk ligt voor een groot deel op marine-terrein en is niet openbaar toegankelijk (Figuur 13). Voor de Koegraszeedijk ligt een breed voorland dat sinds de jaren '50 is ontstaan en bijdraagt aan de sterkte van de dijk. Direct langs het buitenwater begint het voorland met een voorlandkering. Deze voorlandkering ligt op NAP +2,5 m en wordt door defensie gebruikt als munitiedepot. Voorheen bevond zich op de dijk ook een baggerdepot, maar dit deel fungeert sinds 2015 als natuurgebied.

Figuur 13: Locaties Koegraszeedijk

Het buitentalud van de dijk heeft een gemiddelde helling van 1V:2H en de gemiddelde kruinhoogte van de dijk is circa NAP +7 m. De kern van de Koegraszeedijk bestaat uit zand en is afdekt met een kleilaag. Het buitentalud, kruin en binnentalud is bekleed met gras. Ter hoogte van Spuisluis Oostoever (tussen km 10,036 – km 10,16) wordt op het buitentalud behalve grasbekleding ook een zetwerk van basalton en WAB aangetroffen.

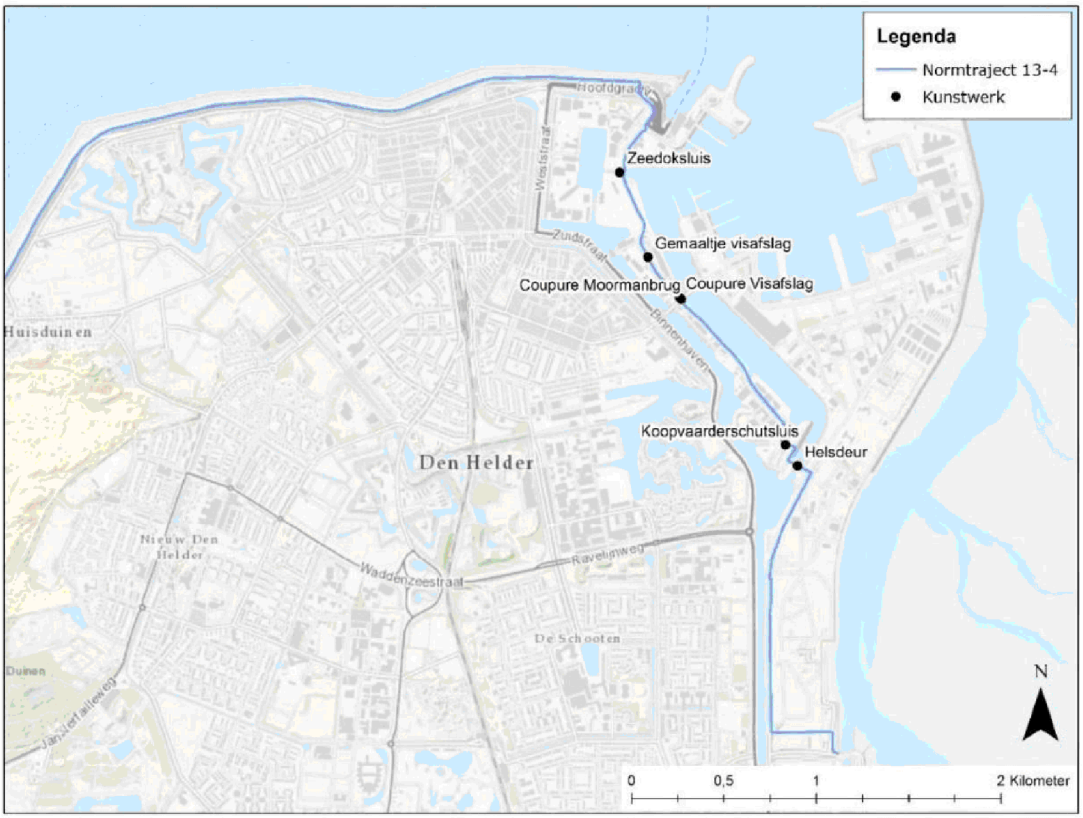
Tijdens de tweede en derde toetsronde zijn delen van de Koegraszeedijk afgekeurd op de faalmechanismen piping en binnenwaartse stabiliteit. Daarom is de dijk in 2015 over een lengte van 850 m versterkt. Het dijkprofiel is gestabiliseerd en er is in een deel van de dijk een verankerde, stalen damwand aangebracht. De vernieuwde wandconstructie van de dijk functioneert zowel als stabiliteitsverhogende langsconstructie, maar ook als kwelscherm. Langs het kanaal binnendijks bevinden zich verschillende oeverconstructies (damwanden). Door de versterking heeft de dijk een dubbele damwand gekregen, de damwand langs het kanaal heeft echter geen functie meer ten aanzien van de waterveiligheid (Figuur 14).
Voor de delen van de Koegraszeedijk die niet versterkt zijn geweest is vastgesteld dat de waterveiligheid afhankelijk is van het voldoende kunnen functioneren van de aanwezige oeverconstructies langs het kanaal.



Figuur 14: Overzicht van alle wandconstructies in de Havendijk en Koegraszeedijk.

2.2.4 Kunstwerken

In het dijktraject zijn verschillende waterkerende kunstwerken gelegen. Deze zijn opgenomen in Tabel 4 en weergegeven in Figuur 15.



Figuur 15: Overzichtskaartje met alle aanwezige kunstwerken in normtraject 13-4.

Tabel 4 Overzicht kunstwerken in normtraject 13-4.

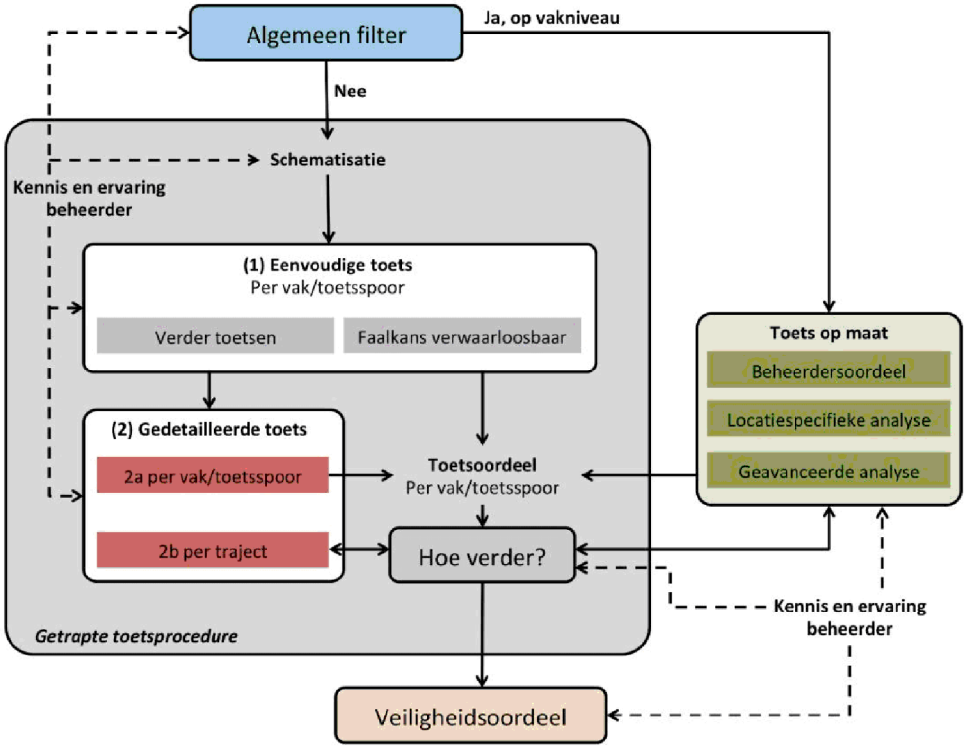
Kunstwerk	Omschrijving
Zeedoksluis	De Zeedoksluis vormt de verbinding tussen Het Nieuwe Diep/De Waddenzee en jachthaven Willemsoord. Deze sluis is in 1975-1976 gebouwd ter vervanging van de oude Zeedoksluis, die inmiddels is gesloopt. [25]. De huidige Zeedoksluis is gerenoveerd in 1980, en zal in 2021 nogmaals gerenoveerd worden. De Zeedoksluis is een schutsluis met een dubbel stel eb- en vloeddeuren. De sluis wordt beschouwd als een waterkerend element en wordt zodoende meegenomen in de toetsing.
Rioolgemaal visafslag	Dit rioolgemaal maakt onderdeel uit van de Havendijk en wordt gezien als een waterkerend kunstwerk. Het gemaal is aanwezig in een pompput op het buitendijkse visafslagterrein. In deze put is momenteel één pomp aanwezig die het vuilwater van het buitendijkse rioolstelsel op het binnendijkse rioolstelsel pompt. De rioolleiding (± 110 mm diameter) kruist de dijk en bestaat uit een stalen leiding met flensverbindingen.

Coupure visafslag en coupure Moormanbrug	De coupures Visafslag en Moormanbrug zijn beide gelegen in de Havendijk en vormen de doorgang voor verkeer naar respectievelijk het buitendijkse terrein van de gemeentelijke Visafslag en de Moormanbrug welke op zijn beurt weer de verbinding vormt met het terrein van de Koninklijke Marine. De coupures zijn omstreeks 1970 gebouwd in opdracht van Rijkswaterstaat. In 2007 zijn de coupures volledig gerenoveerd en voorzien van nieuwe afsluitmiddelen, te weten een dubbele schotbalkkering.
Koopvaardersschutsluis	De Koopvaardersschutsluis is gebouwd in 1985 ter vervanging van de in 1856 aangelegde Koopvaardersschutsluis. De sluis vormt de verbinding tussen het Noordhollandsch Kanaal en het Nieuwe Diep. De sluis is 16 m breed en heeft een schutlengte van 86 m. De sluis is voorzien van twee sets eb- en vloeddeuren [25]. De sluis is in beheer bij de Provincie Noord-Holland. Momenteel verkeren de stalen kolkwanden van de sluis in zeer slechte staat en worden voorbereidingen uitgewerkt voor een volledige renovatie van de sluis. De renovatie staat gepland voor uitvoering in 2023.
Gemaal De Helsdeur	Gemaal De Helsdeur is in 1973 gebouwd. Het gemaal ligt in de primaire waterkering. De Helsdeur is gebouwd als dieselgemaal en loosde het water van de Schermerboezem op het Nieuwe Diep. Voor de komst van dit gemaal werd het water via spuisluizen afgevoerd, wat regelmatig tot problemen leidde bij zware regenval en opgestuwd water. Door de komst van dit gemaal en de bestaande spuigaten werden deze problemen verholpen. De Helsdeur pompt tevens binnenkomend zout water terug in zee, waardoor verzilting wordt tegengegaan [25]. In 2002 zijn de dieselmotoren vervangen door elektrisch aangedreven centrifugaalpompen die samen een capaciteit van 3.600 m^3 per minuut halen. De grond rondom het gemaal is verpacht aan particulieren. Ook bevinden zich bij het gemaal twee windmolens.

3 Aanpak, kwaliteitsborging en herleidbaarheid beoordeling

3.1 Aanpak beoordeling

De primaire waterkering is conform het WBI2017 beoordeeld op de overstromingskansnorm. Dit betekent dat de *Regeling veiligheid primaire waterkeringen 2017*, met bijbehorende bijlagen en onderliggende schematiseringshandleiding en vigerende leidraden zijn gevolgd voor het afleiden van de hydraulische belastingen en het bepalen van de sterkte van de waterkering, daarbij gebruikmakende van de beschikbare WBI software.



Figuur 16: Schematische weergave beoordelingsproces WBI2017 [2]

De beoordeling start met het doorlopen van het *Algemeen filter* (zie Figuur 16). Deze bestaat uit de volgende onderdelen:

- *Algemeen filter op trajectniveau*: Dijktrajecten waarvoor in het project Veiligheid Nederland in Kaart (VNK) een veel grotere overstromingskans is berekend dan de signaleringswaarde zijn opgenomen in tabel 1 in Appendix C van [2]. Het blijkt dat normtraject 13-4 hierin niet voorkomt. Dit betekent dat het *Algemeen filter* op trajectniveau niet toegepast mag worden.
- *Algemeen filter op vakniveau*: Voor het toepassen van het algemeen filter op vakniveau gelden de volgende twee voorwaarden [2]:
  1. Toepassen van de generieke toetsen voor een vak voor één of meer toetssporen leidt niet tot een betrouwbaar oordeel.
  2. Het direct uitvoeren van een toets op maat leidt met minder inspanning tot een vergelijkbaar resultaat als het toepassen van de voorschriften uit het WBI 2017.

Vervolgens is een relevantietoets uitgevoerd. Dit is onderdeel van de eenvoudige toets(en). Op basis van deze toets wordt beoordeeld of toetssporen kunnen worden uitgesloten. Normtraject 13-4 is een traject dat deels bestaat uit duin (Verlengde Helderse Zeewering) en deels uit dijk (Helderse Zeewering, Havendijk en Koegraszeedijk). Derhalve zijn zowel de toetssporen voor een dijktraject, als het toetsspoor Duinafslag van toepassing. Dit dijktraject bevat geen technische innovaties. Er

zijn wel langsconstructies en verschillende grondkerende constructies aanwezig die onderdeel uitmaken van het waterkerend systeem, maar deze zijn beoordeeld als onderdeel van het toetsspoor macrostabiliteit. In Tabel 5 zijn de toetssporen opgenomen die beschouwd zijn binnen deze beoordeling, inclusief de uitgevoerde toetsniveau(s). Hier wordt verder op ingegaan in §3.1.1 tot en met §3.1.14.

Tabel 5 Overzicht uitgevoerde toetsniveaus per toetsspoor normtraject 13-4

Toetsspoor	Code	N.V.T o.b.v. relevantie-toets	Eenvoudige Toets	Gedetailleerde toets	Toets op maat
Macrostabiliteit binnenwaarts	STBI			✔	✔
Macrostabiliteit buitenwaarts	STBU			✔	✔
Piping	STPH			✔	✔
Microstabiliteit	STMI		✔	✔	
Golfklappen op asfaltbekleding	AGK		✔	✔	✔
Wateroverdruk bij asfaltbekleding	AWO		✔		✔
Grasbekleding erosie buitentalud	GEBU			✔	✔
Grasbekleding afschuiven buitentalud	GABU		✔		✔
Grasbekleding erosie kruin en binnentalud	GEKB			✔	✔
Grasbekleding afschuiven binnentalud	GABI		✔		✔
Stabiliteit steenzetting	ZST			✔	✔
Duinafslag	DA				✔
Hoogte kunstwerk	HTKW		✔	✔	
Betrouwbaarheid sluiting kunstwerk	BSKW		✔	✔	✔
Piping bij kunstwerk	PKW		✔	✔	✔
Sterkte en stabiliteit puntconstructies	STKWp			✔	✔
Sterkte en stabiliteit langsconstructies	STKWl	✔[2]			
Golfafslag voorland	VLGA				✔
Afschuiving voorland	VLAF				✔
Zettingsvloeiing voorland	VLZV				✔
Bebouwing	NWObe	✔			
Begroeiing	NWObo	✔			
Kabels en leidingen	NWOkl	✔			
Overige constructies	NWOoc	✔			
Havendammen	HAV	✔[3]			
Technische innovatie	INN	✔			

[2] *Langsconstructies en/of grondkerende constructies zijn beschouwd binnen de toetssporen Macrostabiliteit Binnenwaarts (STBI) en Macrostabiliteit Buitenwaarts (STBU)*
[3] *Bij de bepaling van de hydraulische belastingen in de havens is als uitgangspunt genomen dat de havendammen niet aanwezig zijn. De havendammen zijn niet noodzakelijk om tot een stabiel oordeel te komen in de haven en zijn daarom niet getoetst.*

Hierna is voor de verschillende toetssporen (zie §3.1.1 tot en met §3.1.14) de beoordelingsprocedure van het WBI2017 verder doorlopen. Daarbij hebben we onderstaande (uitgangs)punten gehanteerd:

1. Faalkansbegroting
2. Peildatum
3. Software
4. Hydraulische randvoorwaarden
5. Inzet kennis en ervaring beheerder bij beoordeling
6. Stopcriterium

Ad 1 Faalkansbegroting

De veiligheidsbeoordeling is uitgevoerd op basis van de standaard faalkansbegroting voor een dijktraject [4]. De gehanteerde faalkansruimtefactoren per toetsspoor zijn opgenomen in Tabel 6. Voor het afleiden van de faalkanseis op trajectniveau en per vak (doorsnede of kunstwerk) is gebruik gemaakt van de procedure beschreven in §2.3 van Bijlage 3 behorende bij de *Regeling veiligheid primaire waterkeringen 2017* [4].

Tabel 6 Faalkansbegroting voor het bepalen van de faalkanseis per vak

Toetsspoor	Code	Faalkansruimte
Hoogte kunstwerk of Grasbekleding erosie kruin en binnentalud	HTKW of GEKB	0,24
Piping	STPH	0,24
Macrostabiliteit binnenwaarts	STBI	0,04
Grasbekleding erosie buitentalud	GEBU	0,05
Overige bekledingen buitentalud	-	0,05
Betrouwbaarheid sluiting kunstwerk	BSKW	0,04
Piping bij kunstwerk	PKW	0,02
Sterkte en stabiliteit kunstwerk	STKWp	0,02
Overige toetssporen	-	0,30

Ad 2 Peildatum

De beoordeling van de veiligheid gaat uit van de sterkte van de kering aan het einde van de beoordelingsperiode. Dit is voor de beoordelingsperiode 2017-2022, 31 december 2022. Dit wordt de peildatum genoemd [2]. Deze datum is ook gehanteerd voor het afleiden van de hydraulische belastingen.

Ad 3 Software

Voor de veiligheidsbeoordeling is de WBI2017-software ingezet. De gehanteerde versies zijn opgenomen in Tabel 7.

Tabel 7 Gebruikte WBI2017-Software

Software	Versie
ArcGIS Pro	2.6.0
ArcMap	10.7.1
BM – Asfalt Golfklap	17.1.1.4942
BM – Gras Buitentalud	19.1.2.8540
D-Soil Model	17.2.1.987
D-Stability	20.2.1
HB Havens	2.0
Hydra-NL	2.7.1
Ringtoets	17.3.1.13518 & 18.1.1.3[4]
Riskeer	19.1.1.2
Steentoets	17.1.1.1
Plaxis 2D	2019
Waterstandsverlopentool	3.0.1
XBeach	1.23.5526

Ad 4 Hydraulische Belastingen
Voor dijktraject 13-4 zijn twee databases met hydraulische belasting beschikbaar. Deze 'HB-databases' zijn bedoeld om in combinatie met WBI2017-software de benodigde hydraulische belastingen te bepalen ten behoeve van de beoordeling. De HB-databases die beschikbaar gesteld zijn betreffen:

1. WBI2017_Hollandse_Kust_Noord_13-4_v03
2. WBI2017_Waddenzee_West_13-4_v03

De Helpdesk Water heeft geadviseerd om gebruik te maken van database *WBI2017_Waddenzee_West_13-4_v03* voor het gehele dijktraject aangezien de uitgangspunten die zijn genomen bij het bepalen van deze database het beste aansluiten bij het WBI2017.

Typische waarden voor de golfhoogtes en waterstanden bij de signaleringswaarde (categoriegrens A) en ondergrens (categoriegrens B) voor de Noordzee en Waddenzee op basis van marginale statistiek zijn gegeven in Tabel 8.

Voor de beoordeling van de Verlengde Heldese Zeewering is niet de verstrekte HB-database gebruikt die aangeleverd is door het Rijk ten behoeve van de beoordeling van normtraject 13-4 (database WBI2017_Waddenzee_West_13-4_v03). Dit komt doordat de verstrekte HB-database gegenereerd is voor een dijktraject waarvoor de uitvoerpunten dicht aan de kustlijn zijn gegenereerd op relatief ondiep water. Voor de beoordeling van duinen zijn de golfcondities benodigd van diep water omdat de software zelf de vertaling maakt van diep water (offshore) naar ondiep water (de teen van de kering). Er is in de beoordeling wel rekening gehouden met de buitendelta van het Texels Zeegat op de offshore golfcondities door voor de beoordeling van het duin gebruik te maken van de in 2011 door Arcadis bepaalde condities. Deze zijn overigens wel geverifieerd met de hydraulische randvoorwaarden die zijn afgegeven voor het duintraject 13-3 en zijn vergelijkbaar.

Tabel 8: Waterstanden en golfhoogtes bij de signaleringswaarde (categoriegrens A) en ondergrens (categoriegrens B) op basis van marginale statistiek voor verschillende uitvoerpunten gelegen langs normtraject 13-4.

Watersysteem	Uitvoerpunt	Categoriegrens	Waterstand [m + NAP]	Golfhoogte Hs [m]
Noordzee	WZ_1_13-4_dk_00008	A	4,26	2,72

[4] *Er zijn twee verschillende versies van Ringtoets gebruikt omdat versie 18.1.1.3 voor sommige berekeningen instabiel bleek te zijn.*

		B	3,99	2,48
Noordzee / Waddenzee	WZ_1_13-4_dk_00037	A	4,33	2,62
		B	4,06	2,42
Waddenzee	WZ_1_13-4_dk_00059	A	4,38	1,39
		B	4,11	1,25

Havendijk bepaling hydraulische belastingen

De HB-database geeft geen uitvoerlocaties in de havens. Om hydraulische belastingen te kunnen bepalen voor de primaire kering gelegen in deze havens zijn met behulp van de software HB Havens uitvoerpunten gegenereerd in zowel de TESO haven, als de Port of Den Helder. Alle uitvoerpunten zijn weergegeven in Figuur 17.

Figuur 17: De gebruikte uitvoerpunten van de HB-database die afgegeven is door de helpdesk water (blauwe stippen), en de bepaalde uitvoerpunten in de havens met behulp van HB Havens (rode stippen)

In zowel de insteekhaven van de TESO als de haven van Den Helder zijn met behulp van de software HB Havens uitvoerpunten toegevoegd aan de bestaande HB-database (Figuur 17). Om de hydraulische belastingen te bepalen is de haven geschematiseerd in termen van haventerreinen, havendammen en waterdiepte. In het kader van 'van grof naar fijn beoordelen' is eerst bekeken of, voor verschillende faalmechanismen die binnen de havens konden worden beoordeeld, tot een stabiel oordeel kon worden gekomen met behulp van de uitvoerpunten waarbij de (gunstige) invloed van de havendammen in de schematisering is verwaarloosd. De havendammen zijn dus genegeerd in deze beoordeling en verder niet getoetst. De haventerreinen zijn wel meegenomen in de schematisering. In Figuur 18 zijn de geschematiseerde haventerreinen weergegeven. Hierbij is verondersteld dat de haventerreinen die worden beheerd door het Rijksvastgoedbedrijf standzeker zijn aangezien er sprake is van zwaar gedimensioneerde kadeconstructies en goed onderhouden en zwaar gedimensioneerde bekledingsconstructies.

Figuur 18: Geschematiseerde haventerreinen in HB Havens om de uitvoerpunten (rode stippen) te bepalen. In het rood zijn de haventerreinen weergegeven die zijn geschematiseerd in het HB Havens model

Ad 5 Inzet kennis en ervaring beheerder bij beoordeling
De kennis en ervaring van de (object)beheerder is op drie momenten tijdens het beoordelingsproces benut:

1. Van te voren is de (object)beheerder gevraagd naar informatie over objecten in de kering en naar bijzonderheden vanuit dagelijks beheer en onderhoud. Daarnaast is de beoordeling grotendeels uitgevoerd door adviseurs van HHNK zelf. Zij zijn vaak betrokken geweest bij adviezen, bijvoorbeeld plannen van derden en versterkingen, binnen het dijktraject. Hierdoor brengen we direct de gebiedskennis van deze adviseurs binnen de beoordeling.
2. Het resultaat van de veiligheidsbeoordeling is bij de objectbeheerder geverifieerd.
3. In samenspraak met de objectbeheerder is het handelingsperspectief opgesteld.

Ad 6 Stopcriterium
De toetsprocedure is beëindigd voor de beschouwde toetssporen op het moment dat een stabiel oordeel kon worden bereikt. Dit houdt in dat bij het toepassen van aangescherpte parameters in de analyses niet tot een ander toetsoordeel kon worden komen.

3.1.1 Macrostabiliteit binnenwaarts (STBI)

Duinen of hoge gronden
Duinen of hoge gronden zijn niet beoordeeld op de binnenwaartse macrostabiliteit. Voor duinen wordt de veiligheid bepaald op basis van andere faalmechanismen. Hoge gronden zijn voldoende hoog en breed om het buitenwater te kunnen keren.

Grondlichamen
Delen van de waterkering waarbinnen of langs geen stabiliteit-verhogende constructies voorkomen, zijn direct beoordeeld op het evenwicht van het talud op een *gedetailleerd toetsniveau* met behulp van lamellenmethoden.

Grondlichamen met langsconstructies
Delen van de waterkering waarbinnen zich stabiliteitsverhogende langsconstructies bevinden, zijn direct beschouwd aan de hand van een *toets op maat*, omdat de WBI software en de toetsregels ontoereikend zijn om deze in het kader van een gedetailleerde toets te kunnen beoordelen. Dit is veelal noodzakelijk geweest voor delen van de Havendijk en Koegraszeedijk. De waterkering binnen deze vakken is beschouwd, zowel met behulp van verschillende lamellen methoden voor het falen van het grondlichaam via een glijvlak onder de constructie door, als met geavanceerdere reken-/ en materiaalmodellen om apart de sterkte en stabiliteit van de constructie te kunnen beoordelen.

Grondlichamen met keermuren
Delen van de waterkering waarbinnen zich grondkerende keermuren bevinden, zijn direct beschouwd aan de hand van een *toets op maat*, omdat de WBI software en de toetsregels ontoereikend zijn om

deze in het kader van een gedetailleerde toets te kunnen beoordelen. Dit is specifiek noodzakelijk geweest voor delen van de Havendijk. De waterkering binnen deze vakken is zowel beschouwd met behulp van de lamellen methode, voor het falen van het talud via een glijvlak onder de constructie door, als via spreadsheet berekeningen om apart de stabiliteit van de constructie te kunnen beoordelen. Veelal heeft de aanwezigheid van een keermuur geleid tot een aanpassing van het faalcriteria voor de binnenwaartse macrostabiliteit.

3.1.2 Macrostabiliteit buitenwaarts (STBU)

Duinen of hoge gronden
Duinen of hoge gronden zijn niet beoordeeld op de binnenwaartse macrostabiliteit. Voor duinen wordt de veiligheid bepaald op basis van andere faalmechanismen. Hoge gronden zijn voldoende hoog en breed om het buitenwater te kunnen keren.

Grondlichamen
Delen van de waterkering waarbinnen of langs geen stabiliteitsverhogende constructies voorkomen, zijn direct beoordeeld op het evenwicht van het talud op een *gedetailleerd toetsniveau* met behulp van lamellen methoden. Indien een te hoge faalkans is gevonden, is het betreffende vak verder beoordeeld aan de hand van een *toets op maat*.

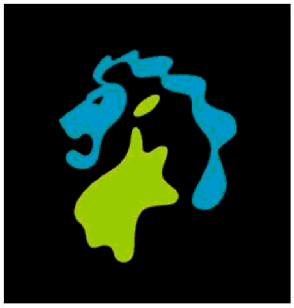
Grondlichamen met langsconstructies
Delen van de waterkering waarbinnen zich stabiliteitsverhogende langsconstructies bevinden, zijn direct beschouwd aan de hand van een *toets op maat*, omdat de WBI software en de toetsregels ontoereikend zijn om deze in het kader van een gedetailleerde toets te kunnen beoordelen. Dit is specifiek noodzakelijk geweest binnen delen van de Havendijk en Koegraszeedijk. Binnen de Havendijk zijn dit grotendeels constructies geweest die onderdeel uitmaken van buitendijks gelegen kades of haventerreinen.
De waterkering binnen deze vakken is beschouwd, zowel met behulp van de lamellen methode voor het falen van het grondlichaam via een glijvlak onder de constructie door, als met geavanceerdere reken-/ en materiaal modellen om apart de sterkte en stabiliteit van de constructie te kunnen beoordelen.
Indien van deze constructies ontwerp- of toetsrapporten beschikbaar zijn, is een *kwalitatieve* beoordeling uitgevoerd waarbij de toets-/ of ontwerprandvoorwaarden zijn vergeleken met de eisen en randvoorwaarden vanuit het WBI, om zo doende tot een uitspraak te kunnen komen. In geval dit noodzakelijk was zijn ook verschillende scenariokansen en faalpaden beschouwd indien de constructie onder belastingscondities zou falen. Dit laatste is specifiek beschouwd bij de Onderzeedienst/ en Visafslagkaden.

Grondlichamen met keermuren
Delen van de waterkering waarbinnen zich grondkerende keermuren bevinden, zijn direct beschouwd aan de hand van een *toets op maat*, omdat de WBI software en de toetsregels ontoereikend zijn om deze in het kader van een gedetailleerde toets te kunnen beoordelen. Dit is specifiek noodzakelijk geweest voor delen van de Havendijk. De waterkering binnen deze vakken is zowel beschouwd met behulp van verschillende lamellen methoden, voor het falen van het talud via een glijvlak onder de constructie door, als via spreadsheet berekeningen om apart de stabiliteit van de constructie te kunnen beoordelen. Veelal heeft de aanwezigheid van een keermuur geleid tot een aanpassing van het faalcriteria voor de buitenwaartse macrostabiliteit.

3.1.3 Piping en heave (STPH)

Duinen of hoge gronden
Duinen of hoge gronden zijn niet beoordeeld op de faalmechanismen Piping & Heave. Voor duinen wordt de veiligheid bepaald op basis van andere faalmechanismen. Hoge gronden zijn voldoende hoog en breed om het buitenwater te kunnen keren.

Grondlichamen
Grondlichamen zijn direct beoordeeld aan de hand van de *gedetailleerde toetsregels* van het WBI. Hierbij is gebruik gemaakt van een binnen het HHNK gemaakte Excel spreadsheet met daarin de rekenregels conform het WBI.



Grondlichamen met langsconstructies
Grondlichamen met de aanwezigheid van langsconstructies vallen formeel onder een beoordeling volgens een *toets op maat*. Echter zijn voor de beoordeling van de mechanismen Piping & Heave de gunstige invloeden van deze constructies (bijvoorbeeld kwelwegverlenging of reductie van het verval) verwaarloosd, waardoor de rekenregels hebben geleid tot een conservatief resultaat.

Ter plaatse van de Koegraszeedijk zijn de delen van de waterkering die niet versterkt zijn geweest in het HWBP2 en het nHWBP programma beoordeeld op basis van voorkennis afkomstig uit nog niet gepubliceerd onderzoek, waaruit blijkt dat onder bepaalde voorwaarden uitgegaan mag worden van een kwelweg verlenging van 2x de oorspronkelijke dijkbasis (totale kwelweglengte = 3x de dijkbasis). Deze beoordeling valt onder een beoordeling volgens een *toets op maat*.
Delen van de Koegraszeedijk die binnen het HWBP2 en nHWBP programma's zijn versterkt middels de toepassing van een verankerde langsconstructie/kwelscherm zijn kwalitatief beoordeeld [40].

Grondlichamen met keermuren
Grondlichamen met de aanwezigheid van keermuren vallen formeel onder een beoordeling volgens een *toets op maat*. Echter zijn voor de beoordeling van de mechanismen Piping & Heave, net als bij de aanwezigheid van langsconstructies, de gunstige invloeden van deze constructies (bijvoorbeeld kwelwegverlenging of reductie van het verval) verwaarloosd, waardoor de rekenregels hebben geleid tot een conservatief resultaat.

3.1.4 Microstabiliteit (STMI)
Voor het toetsspoor STMI is zowel een eenvoudige als een gedetailleerde toets beschikbaar. Er is voor gekozen om direct een gedetailleerde toets uit te voeren, omdat op voorhand, uitgaande van expertkennis, kon worden ingeschat dat de eenvoudige toets voor het gehele traject tot het oordeel "verder beoordelen" zou leiden.

Het toetsspoor heeft veel raakvlak met het toetsspoor GABI. Onderdeel van stap G.1. van de toetsing van STMI betreft de bepaling of het spoor GABI maatgevend is ten opzichte van STMI. In de beoordeling van het dijktraject is deze relevantietoets niet uitgevoerd, en wordt dus feitelijk afgeweken van de ministeriële regeling. Een korte toelichting op de aangepaste beoordelingsaanpak volgt hieronder.

Het normtraject is ingedeeld in vakken, gebaseerd op de berekende verhoging van de freatische lijn bij de binnenteen van de waterkering bij een buitenwaterstand bij de signaleringswaarde (op basis van marginale statistiek). De horizontale afstand waar binnen de dijk een verhoging van de grondwaterstand, als gevolg van de verhoging van het buitenwater optreedt, betreft de indringingslengte. Wanneer er op basis van deze indringingslengte geen verhoging van de freatische lijn is berekend bij de binnenteen, is de kans van voorkomen op micro-instabiliteit verwaarloosbaar. Daar waar dit niet het geval is, is de kleibekleding van de waterkering beoordeeld op opdrukken en afschuiven conform de methodiek van de gedetailleerde beoordeling.

3.1.5 Golfklappen op asfaltbekleding (AGK)
Verlengde Helderse Zeewering
Op de Verlengde Helderse Zeewering is het toetsspoor AGK niet van toepassing aangezien deze strekking als duin is beoordeeld.

Helderse Zeewering
Op de Helderse Zeewering zijn twee typen asfalt aanwezig: WAB en OSA. Voor het WAB is direct een *gedetailleerde toets* uitgevoerd, omdat op basis van oriënterende berekeningen bleek dat de eenvoudige toets niet zou leiden tot een stabiel oordeel. Bij het (op het talud) hoger gelegen OSA kon worden volstaan met het uitvoeren van een *eenvoudige toets*.

Havendijk
De Havendijk kent twee dijkvakken waar een bekleding van WAB aanwezig. Bij één vak betreft het de bekleding die aanwezig is op de Helderse Zeewering, dat op die locatie als voorland dient en als zodanig beoordeeld is met de *gedetailleerde toets*. Voor het andere dijkvak zijn de stappen doorlopen van de *eenvoudige toets*, maar omdat gebruik gemaakt is van een aangepaste HB-

database valt dit toch in een *toets op maat*. Naast de dijkvakken waar WAB aanwezig is zijn er nog diverse dijkvakken waar (wegenbouw)asfalt op de kruin ligt in functie van een doorgaande weg. Deze zijn ook beoordeeld aan de hand van de *eenvoudige toets*, maar omdat ook hier gebruik gemaakt is van een aangepaste HB-database valt dit ook onder een *toets op maat*.

Koegraszeedijk
Aansluitend aan spuisluis Oostoever is de Koegraszeedijk op de buitenzijde over een strekking van ca. 115 m bekleed met WAB. Er zijn boringen uitgevoerd om de kwaliteit van het asfalt vast te stellen. Voor het WAB is, zoals voor het WAB op de Helderse Zeewering, ook direct een *gedetailleerde toets* uitgevoerd.

3.1.6 Wateroverdruk bij asfaltbekleding (AWO)

Verlengde Helderse Zeewering
Op de Verlengde Helderse Zeewering is het toetsspoor AWO niet van toepassing aangezien deze strekking als duin is beoordeeld.

Helderse Zeewering
Op de Helderse Zeewering zijn twee typen asfalt aanwezig: WAB en OSA. In beide gevallen was het doorlopen van de *eenvoudige toets* afdoende om te komen tot een stabiel oordeel.

Havendijk
De Havendijk kent twee dijkvakken waar een bekleding van WAB aanwezig is. Bij één vak betreft het de bekleding die aanwezig is op de Helderse Zeewering, dat op die locatie als voorland dient en als zodanig beoordeeld is met de *eenvoudige toets*. Voor het tweede dijkvak zijn de stappen doorlopen van de *eenvoudige toets*, maar omdat gebruik gemaakt is van een aangepaste HB-database valt dit toch in een *toets op maat*. Naast de dijkvakken waar WAB aanwezig is zijn er nog diverse dijkvakken waar (wegenbouw)asfalt op de kruin ligt in functie van een doorgaande weg. Deze zijn ook beoordeeld aan de hand van de *eenvoudige toets*, maar omdat ook hier gebruik gemaakt is van een aangepaste HB-database valt dit ook onder een *toets op maat*.

Merk op dat op de Onderzeedienstkade, NAM-kade en Visafslagkade, zie Figuur 10, een vloeistofdichte vloer aanwezig die beoordeeld is op overdrukken. Dit valt niet onder een toetsspoor te specificeren maar is wel degelijk getoetst om vast te stellen dat indirect falen van de kering door opdrukken van de vloeistofdichte vloer tijdens maatgevende condities zou kunnen voorkomen.

Koegraszeedijk
Aansluitend aan spuisluis Oostoever is de Koegraszeedijk over een strekking van 115 m bekleed met WAB. Er zijn boringen uitgevoerd om de kwaliteit van het asfalt vast te stellen. Voor het WAB is, net zoals voor het WAB op de Helderse Zeewering, ook een *eenvoudige toets* uitgevoerd

3.1.7 Grasbekleding erosie buitentalud (GEBU)

Verlengde Helderse Zeewering
Op de Verlengde Helderse Zeewering is het toetsspoor GEBU niet van toepassing aangezien deze strekking als duin is beoordeeld.

Helderse Zeewering
De Helderse Zeewering is, met uitzondering van Kaaphoofd, op het bovenste deel van het buitentalud bekleed met gras. Dit gras ligt in de golfoploopzone en is conform de *gedetailleerde toets* beoordeeld.

Havendijk
De Havendijk heeft twee dijkvakken waar gras aanwezig is op het buitentalud. Bij één vak betreft het de bekleding die aanwezig is op de Helderse Zeewering, dat op die locatie als voorland dient en als zodanig beoordeeld is conform de *gedetailleerde toets*. Het tweede vak is gelegen aan de Havendijk ter hoogte van de Visafslagkade (zie Figuur 10). Omdat bij indicatieve sommen geen stabiel oordeel verkregen werd bij het doorlopen van de stappen van de *gedetailleerde toets* is ervoor gekozen om direct een *toets op maat* voor het in de golfklapzone gelegen gras uit te voeren.

Hierbij is gebruik gemaakt van de testmodus in de software BM – Gras Buitentalud. Dat betekent dat de invloed van scheef invallende golven is meegenomen. Daarnaast is gebruik gemaakt van een aangepaste HB-database.

Koegraszeedijk
De Koegraszeedijk bevat over de gehele strekking grasbekleding op het buitentalud. Dit gras ligt deels in de golfklapzone en deels in de oploopzone. Omdat de hoek van golfinval vrij groot is voor de vakken waar golfklap van toepassing is, is direct een *toets op maat* uitgevoerd, zodat rekening wordt gehouden met de invloed van scheef invallende golven.

3.1.8 Grasbekleding afschuiven buitentalud (GABU)

Verlengde Helderse Zeewering
Op de Verlengde Helderse Zeewering is het toetsspoor GABU niet van toepassing aangezien dit dijkvak als duin is beoordeeld.

Helderse Zeewering
De Helderse Zeewering is, met uitzondering van Kaaphoofd, op het bovenste deel van het buitentalud bekleed met gras. Dit is conform de *eenvoudige toets* van GABU beoordeeld. De overgang van asfalt naar gras ligt voor alle profielen hoger dan de maximale waterstand bij de signaleringswaarde (categoriegrens A) langs de Helderse Zeewering.

Havendijk
De Havendijk heeft twee dijkvakken waar gras aanwezig is op het buitentalud. Bij één vak betreft het de bekleding die aanwezig op de Helderse Zeewering, dat op die locatie als voorland dient en als zodanig beoordeeld is conform de *eenvoudige toets,* zoals beschreven in bovenstaande paragraaf. Het tweede vak is gelegen aan de Havendijk ter hoogte van de Visafslagkade. Ook hier zijn de stappen van de *eenvoudige toets* doorlopen. Echter is er toch sprake van een *toets op maat*, aangezien er een aangepaste HB-database gebruikt is.

Koegraszeedijk
De Koegraszeedijk bestaat uit twee dijkvakken. Voor beide vakken zijn de stappen van de *eenvoudige toets* doorlopen. Echter is voor het eerste vak de invloed van het voorland meegenomen op de hydraulische belastingen om tot een stabiel oordeel te komen. Daardoor valt de toetsing van dat vak onder een *toets op maat*.

3.1.9 Grasbekleding erosie kruin en binnentalud (GEKB)

Verlengde Helderse Zeewering
Op de Verlengde Helderse Zeewering is het toetsspoor GEKB niet van toepassing aangezien dit dijkvak als duin is beoordeeld.

Helderse Zeewering
De Helderse Zeewering is aan de binnenzijde volledig bekleed met gras. Aangezien er een aantal vakken waren die niet aan de toepassingsvoorwaarden voldeden voor de *gedetailleerde toets* (de berekende golfhoogtes bij de signaleringswaarde (categoriegrens A) op basis van marginale statistiek waren groter dan toegestaan is om het rekenmodel te mogen gebruiken), is voor de gehele Helderse Zeewering een *toets op maat* uitgevoerd. Hierbij is terugkeertijd van het overslagdebiet bij 0,1 l/m/s bepaald met Hydra-NL.

Havendijk
De havendijk bevat acht dijkvakken waar gras aanwezig is op het binnentalud. Bij het eerste vak betreft het de bekleding die aanwezig op de Helderse Zeewering dat op die locatie als voorland dient en als zodanig beoordeeld is conform de *gedetailleerde toets*. Voor de overige vakken zijn de stappen van de *gedetailleerde toets* doorlopen. Echter, er is toch sprake van een *toets op maat* aangezien een aangepaste HB-database gebruikt is.

Koegraszeedijk
De Koegraszeedijk is aan de binnenzijde geheel bekleed met gras. De vakken zijn beoordeeld conform de *gedetailleerde toets*. Er is geen *eenvoudige toets* beschikbaar voor het toetsspoor GEKB.

3.1.10 Grasbekleding afschuiven binnentalud (GABI)

Alle vakken van dijktraject 13-4 die aan de binnenzijde bekleed zijn met gras zijn getoetst op het maximale overslagdebiet dat kan optreden bij de signaleringswaarde conform de eenvoudige toets. Bij alle vakken blijkt dit lager te zijn dan 0,1 l/m/s. Daarmee is de faalkans voor alle vakken van dijktraject 13-4 verwaarloosbaar.

3.1.11 Stabiliteit steenzetting (ZST)

Verlengde Helderse Zeewering

Op de Verlengde Helderse Zeewering is het toetsspoor ZST niet van toepassing aangezien dit dijkvak als duin is beoordeeld.

Helderse Zeewering

De Helderse Zeewering is op het ondertalud bekleed met gezette basaltzuilen die getoetst zijn conform de *gedetailleerde toets*. Er is geen *eenvoudige toets* beschikbaar voor het toetsspoor ZST.

Havendijk

De havendijk heeft tien dijkvakken waar het toetsspoor ZST van toepassing is. Op het eerste vak na zijn alle vakken direct getoetst als *toets op maat,* omdat gebruik gemaakt is van een aangepast HB-database.
De meeste vakken hebben een buitentalud met (ingegoten) gezette basaltzuilen. Op de kade van het Nieuwe Diep (ten zuiden van de Moormanburg) en het Nieuwe Werk (zie Figuur 10) ligt bovendien een klinkerbekleding op de aangrenzende kade die ook getoetst is, waarbij het afslagprofiel (en vorming ontgrondingskuil ter plaatse van de teen van de kering) bij falen van de klinkerverharding is beoordeeld. Deze beoordeling is uitgevoerd binnen een *toets op maat*.
Voor het eerste vak van de Havendijk zijn de basaltzuilen getoetst die gelegen zijn op de Helderse Zeewering, dat als voorlandkering dient voor dit dijkvak. Hier is de *gedetailleerde toets* uitgevoerd vergelijkbaar met de toetsing zoals deze is uitgevoerd voor de rest van de Helderse Zeewering.

Koegraszeedijk

Het ondertalud van de buitenzijde van de Koegraszeedijk is in de hoek nabij Spuisluis Oostoever bekleed met basalton. Deze bekleding is getoetst aan de hand van de *gedetailleerde toets.*

3.1.12 Duinafslag (DA)

Het toetsspoor Duinafslag is alleen van toepassing op de Verlengde Helderse Zeewering. Aangezien er aangepaste hydraulische randvoorwaarden gebruikt zijn omdat de buitendelta van het Marsdiep deels bescherming geeft tegen golven komend vanaf diep water, en daarnaast gebruikt gemaakt is van XBeach software in plaats van MorphAn omdat er anders niet op een stabiel oordeel uitgekomen kon worden, is er sprake van een *toets op maat*.

3.1.13 Kunstwerken

In onderstaande Tabel 9 is per kunstwerk het toetsniveau per toetsspoor weergegeven. Onder de tabel wordt in het kort per kunstwerk onderbouwd waarom gekozen is voor het toetsniveau op het desbetreffende spoor.

Tabel 9. Toetsniveau per toetsspoor per kunstwerk

Kunstwerknaam	HTKW	BSKW	STKWp	PKW
Zeedoksluis	GT	TOM	GT	GT
Rioolgemaal Visafslag	ET	ET	TOM	TOM
Coupure Visafslag	GT	GT	TOM	GT
Coupure Moormanbrug	GT	GT	TOM	GT
Koopvaarderschutsluis	nvt	nvt	nvt	nvt
Gemaal De Helsdeur	GT	GT	GT	GT
ET = Eenvoudige toets GT = Gedetailleerde toets TOM = Toets op maat nvt = niet van toepassing				

Zeedoksluis
De Zeedoksluis is een zelfstandig kerende constructie en is daarom getoetst op gedetailleerd niveau op het spoor HTKW. Voor het spoor BSKW is een toets op maat uitgevoerd, omdat Ringtoets niet goed kan omgaan met een bijna dagelijks voorkomend OKP in getijdegebieden. De faalkansen worden in dit specifieke geval te optimistisch berekend. Voor de sporen STKWp en PKW is een gedetailleerde toets uitgevoerd, omdat niet voldaan wordt aan de beslisregels uit de eenvoudige toets.

Rioolgemaal Visafslag
Voor de sporen HTKW en BSKW is een eenvoudige toets uitgevoerd voor rioolgemaal Visafslag. De leiding welke de waterkering kruist, is geen zelfstandig kerende constructie en de diameter is voldoende klein om te voldoen aan de beslisregels bij BSKW uit Bijlage III [4]. Voor de sporen STKWp en PKW is de eenvoudige toets uitgevoerd conform de schematiseringshandleidingen [5] en [6]. Strikt genomen valt deze eenvoudige toets onder de toets op maat.

Coupures Visafslag en Moormanbrug
De twee coupures zijn op de sporen HTKW, BSKW en PKW getoetst op gedetailleerd niveau, omdat niet wordt voldaan aan de beslisregels bij de eenvoudige toets. Voor het spoor STKWp is een toets op maat uitgevoerd, aangezien de coupures zijn voorzien van schotbalk constructies welke voorzien zijn van tussenstijlen in het wegdek. Deze tussenstijlen kunnen maar beperkt een momentbelasting opnemen. Omdat het toetsen van een toelaatbaar moment bij een verticale stijl niet mogelijk is in Ringtoets, is hier een toets op maat uitgevoerd.

Koopvaardersschutsluis
Voor de Koopvaardersschutsluis staat een grote renovatie gepland in 2023, daarnaast wordt de schutsluis verlengd om de Koopvaardersschutsluis toekomstbestendig te maken. Projecten waarvoor verkenning/planstudie of realisatie gepland staat in 2022 – 2027, hoeven niet te worden beoordeeld in de beoordelingsronde 2017 - 2023. Dit heeft tot gevolg dat de faalmechanismen het toetsoordeel 'Faalkans verwaarloosbaar' (FV) krijgen. Dit is ook in lijn met Artikel 6.7 uit Bijlage I [2]. De geplande renovatie is weliswaar geen HWBP project maar benoemd wordt dat Artikel 6.7 zo gelezen dient te worden dat op peildatum de versterking nog niet is gerealiseerd ongeacht de vorm van financiering [45].
Om inzicht te krijgen in de huidige staat van het kunstwerk is gekozen om een quick scan uit te voeren waarbij de beoordelingsmethodiek conform WBI2017 is gehanteerd. Vervolgens is een doorkijk gemaakt naar zichtjaar 2125 ten behoeven van het toekomstig ontwerp.

Hierom is in Tabel 9 'niet van toepassing' aangegeven bij het toetsniveau van de verschillende toetssporen.

Gemaal De Helsdeur
Het gemaal De Helsdeur is voor alle sporen getoetst op gedetailleerd niveau, omdat niet voldaan wordt aan de beslisregels bij de eenvoudige toets, maar de toetsing wel past binnen de beoordeling middels Ringtoets op gedetailleerd niveau.

3.1.14 Overige indirecte faalmechanismen

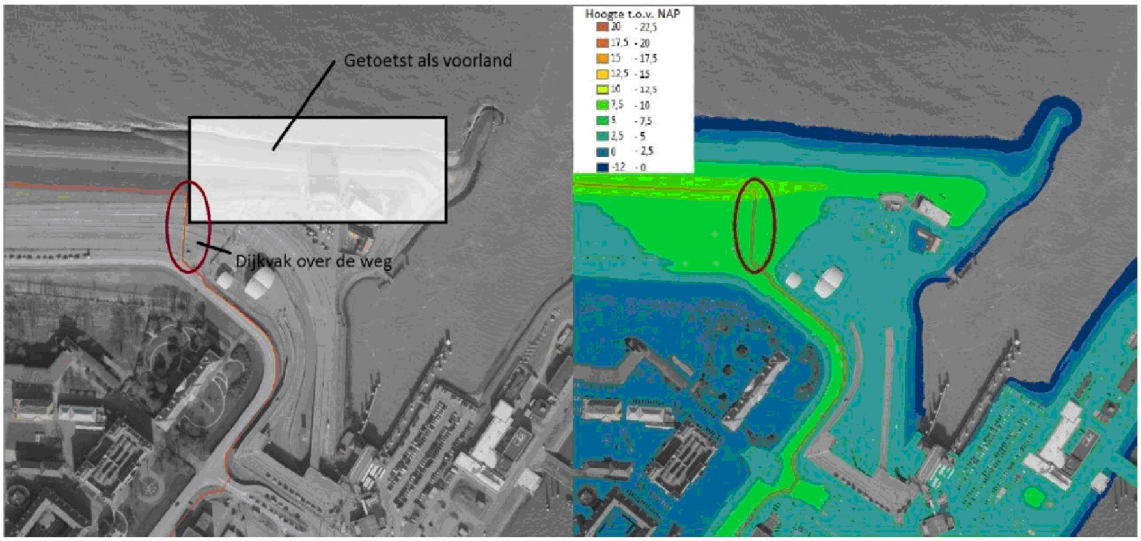
De volgende overige indirecte faalmechanisme zijn verder onderscheiden:
1. voorlanden;
2. niet-waterkerende objecten.

Ad 1 Voorlanden

Helderse Zeewering
Het toetsoordeel voor de mechanismen voorland zettingsvloeiing (VLZV) en voorland golfafslag (VLAF) is gebaseerd op de beoordeling door Deltares in 2018 [34]. Bij deze beoordeling zijn signaleringsprofielen opgesteld die het HHNK gebruikt voor analysen van onderwatermetingen die 2x per jaar plaatsvinden. Wanneer de ingemeten onderwaterprofielen de signaleringsprofielen onderschrijden, ligt er een actie bij de taakafdeling om het onderwatertalud aan te vullen met stortsteen. Het proces van monitoren, signaleren en acteren is geborgd in de organisatie.

Bij het mechanisme VLGA is afgeweken van de methodiek van het WBI. De situatie van de Helderse Zeewering is getij gedomineerd. Dit wil zeggen dat de getij gedreven stroming dominant is over golfafslag betreffende de hoeveelheid erosie. Met een GIS-analyse is vastgesteld dat het hellende onderwatertalud stabiel is onder deze dagelijkse belastingen. Wanneer grootschalige erosie op blijkt te treden wordt deze gesignaleerd bij het monitoringsprogramma zoals hierboven beschreven en wordt het talud waar nodig hersteld.

Havendijk TESO haven
Het eerste dijkvak van de Havendijk voor de bekledingssporen steekt de weg over (zie Figuur 19). De hoogte en de breedte van de kering zijn voldoende om de waterstand bij de signaleringswaarde (categoriegrens A) (NAP +4.30 m) te kunnen keren. De hoogte van de kering bedraagt ca. NAP + 6 m. Om vast te stellen of de kering ter plaatse van de keringslijn (waar het de weg oversteekt) wordt belast door golven is de voorliggende kering getoetst als voorland. Het dijkvak ligt namelijk beschut achter de Heldere Zeewering. In Figuur 19 is de strekking weergegeven (wit gearceerd) wat beschouwd is als voorland waarvoor verschillende bekledingssporen zijn getoetst. Dit gedeelte maakt geen deel uit van de keringslijn van Helderse Zeewering en is daarom aanvullend beoordeeld. Met deze toetsing is aangetoond dat de kering ter plaatse van de keringslijn niet wordt belast door golven en dus voldoet aan de signaleringswaarde.

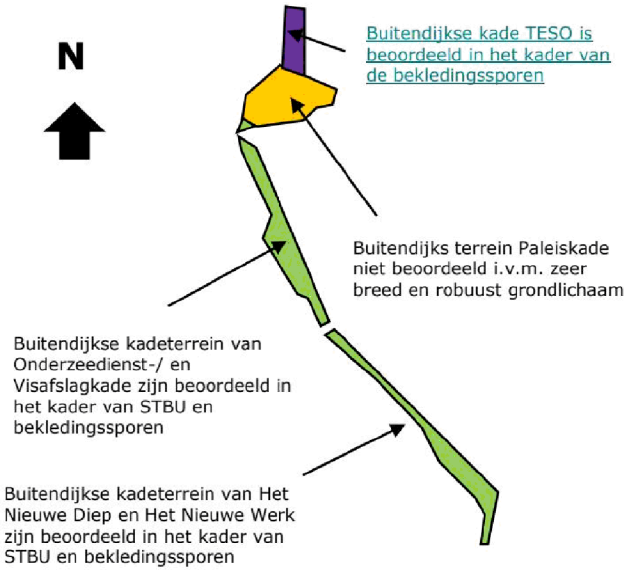


Figuur 19: Het wit gearceerde gedeelte dat aansluit op D85 Helderse Zeewering is getoetst als voorland ten behoeve van de bekledingssporen voor het dijkvak dat de keringlijn de weg oversteekt (rode cirkel)

Ter hoogte van de TESO haven is de aanwezigheid van het voorland relevant. Dit voorland was niet noodzakelijk om de bekleding goed te keuren ter plaatse van keringlijn, maar omdat de standzekerheid van de bekleding op het voorland niet gegarandeerd kon worden bij de signaleringswaarde (categoriegrens A), is onderzocht wat voor afslagprofiel er op zou kunnen treden als de bekleding op het voorland zou falen, en of dat zou kunnen resulteren in instabiliteit van de primaire kering. Deltares heeft deze exercitie uitgevoerd en heeft geconstateerd dat het afslagprofiel dat zal onstaan niet dusdanig zal zijn dat er een overstroming plaats zal vinden. Kortom, de kering voldoet aan signaleringswaarde, ook als er na een maatgevende storm nog een storm zal optreden met een herhalingstijd van 1/10 jaar (wat statistisch gezien een grotere kans van voorkomen heeft na een extreme storm). Zie Figuur 20 voor de locatie van het voorland.

Kadeterreinen ter plaatse van de Havendijk
De Havendijk bevat langs de waterkering meerdere buitendijks aangrenzende kadeterreinen en kadeconstructies, waarbij niet op eenduidige wijze kan worden vastgesteld of deze vallen onder de beoordeling van een *voorland* of beschouwd moeten worden in het licht van de *buitenwaartse macrostabiliteit*. Zettingsvloeiingen spelen bij deze constructies en terreinen geen rol. Wel kunnen deze kadeterreinen en constructies falen als gevolg van golfafslag van verschillende

verhardingstypen of kunnen deze falen als gevolg van het constructief of geotechnisch bezwijken. Met het oog op de laatst benoemde aspecten is er voor gekozen om alle aangrenzende kadeterreinen en constructies te beschouwen binnen het spoor *macrostabiliteit buitenwaarts* en de verschillende *bekledingssporen* (zie Figuur 20).



Figuur 20: Weergave beoordeling van verschillende kadeterreinen langs de Havendijk

De Koegraszeedijk grenst aan een breed opgebracht terrein van defensie. Vanwege het niveau en de breedte van het terrein wordt deze beschouwd als zijnde een voorland in verband met de remmende werking op eventuele golfbelastingen tijdens hoogwateromstandigheden. Langs het voorland ligt een voorlandkering welke initieel het buitenwater keert. Formeel vallen het voorland en de voorlandkering binnen de leggerzone en vallen deze formeel onder het toezicht van het HHNK. Echter wordt het terrein en de voorlandkering ook beheerd door defensie. Uit verstrekte stukken van Rijksvastgoedbedrijf blijkt dat deze voorlandkering voor vergelijkbare normatieve omstandigheden is ontworpen als de signaleringswaarde (categoriegrens A) die wordt gehanteerd binnen het WBI2017 voor normtraject 13-4. De kering wordt door het Rijksvastgoedbedrijf actief beheerd en is recentelijk versterkt over een groot deel van het traject.

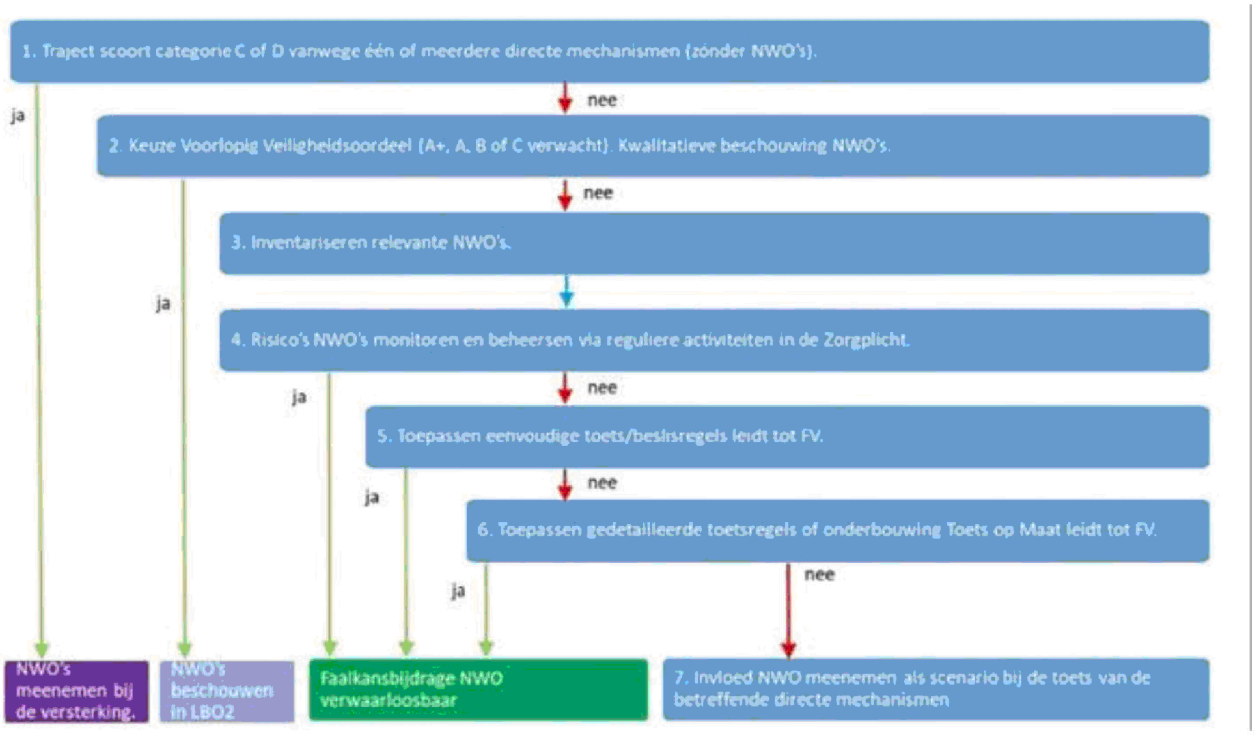
Met het oog op de deelmechanismen VLAF en VLZV is een deel van het voorland in het kader van de dijkversterking van de Koegraszeedijk in 2015 [38] goedgekeurd via een aanvullende beoordeling voor een planperiode van 50 jaar [37]. Het voorland is destijds goedgekeurd uitgaande van de toen vigerende VTV2006 toetsregels op grond van het argument dat het faalmechanisme onafhankelijk is van de waterstand.

Het gedeelte van de Koegraszeedijk dat niet versterkt is geweest in 2015, is voor wat betreft het voorland, vergelijkbaar met het versterkte deel. Om deze reden wordt in deze beoordeling, ten aanzien van de sporen VLAF en VLZV, aangesloten bij de argumenten die gehanteerd zijn bij het versterkingsproject en de doorkijk voor de planperiode van 50 jaar. Derhalve krijgt het voorland het oordeel *faalkans verwaarloosbaar* (FV).

Met het oog op het deelspoor VLGA wordt opgemerkt dat initieel de voorlandkering het buitenwater keert. De voorlandkering dient significant te worden aangetast voordat golfbelastingen het voorland kunnen bereiken en deze kunnen leiden tot een aantasting van het voorland als gevolg van golfafslag. Op basis van deze redenering is het spoor VLGA niet relevant voor de beoordeling van het

voorland en wordt deze op basis van de benoemde argumenten beoordeeld als *faalkans verwaarloosbaar* (FV).

Ad 2 Niet waterkerende objecten
Conform onderstaande afbeelding (Figuur 21) afkomstig uit de factsheet NWO's [41] is beschouwd of het uitvoeren van de beoordeling van NWO's nodig is. Gegeven het oordeel van het dijktraject (Categorie C) is het niet nodig om de NWO's te beoordelen (zie punt 1 in onderstaande figuur). In de trajectaanpak moeten de NWO's worden meegenomen in de afweging. Daar waar niet versterkt wordt, worden de NWO's behandeld in een separate opdracht die wordt uitgezet binnen de toetsing LBO1.



Figuur 21 Beoordeling NWO's conform factsheet

3.2 Kwaliteitsborging

De kwaliteitsborging van de veiligheidsbeoordeling is georganiseerd via de interne reviewprocedure (A), externe reviewprocedure (B) en vragen via de Helpdesk Water (C). Daarnaast werkt HHNK via een Scrum[5] aanpak, waarbij wekelijks een stand-up en maandelijks een SPRINT-sessie georganiseerd worden, om de voortgang te monitoren en snel knelpunten aan te kunnen pakken.

A Interne reviewprocedure
Stukken en producten zijn onderling tussen de beoordelaars en specialisten gecontroleerd via collegiale reviews. Dit past in de door het WBI team gehanteerde scrum aanpak, waarbij de review van een taak een belangrijke stap is om deze te voltooien. Daarnaast wordt de definitieve beoordelingsrapportage voorgelegd aan het managementteam (MT) Water & Wegen, gevolgd door het MT Water en tenslotte aan de Dijkgraaf & Hoogheemraden (D&H), alvorens deze op te sturen aan de ILT.

[5] *Voor meer informatie over scrum: https://nl.wikipedia.org/wiki/Scrum_(softwareontwikkelmethode)*

B Externe reviewprocedure

Als het WBI team intern niet de beschikking heeft over een tweede lezer met voldoende kennis van een specifiek onderwerp, is externe expertise benaderd om de review uit te voeren op de uitgevoerde werkzaamheden. Zo is er voor gezorgd dat er altijd tenminste een tweede paar ogen de beoordeling inhoudelijk gezien, gecontroleerd en goed bevonden heeft.

C Vragen Helpdesk Water

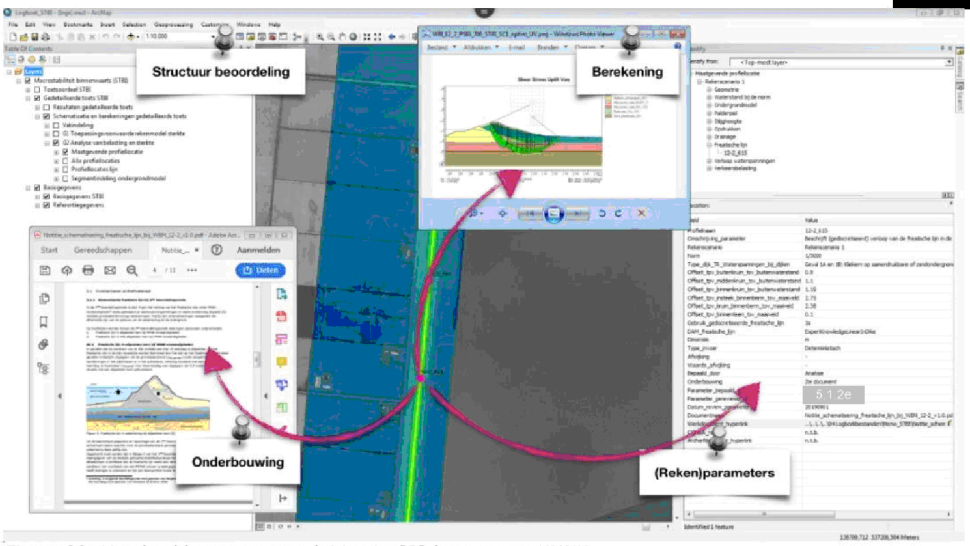
Tijdens het beoordelen van een dijktraject zijn er altijd situaties waarbij de beschikbare WBI documenten niet een afdoende (voorgeschreven) aanpak geven voor een specifieke locatie, of dat ze vragen oproepen. In deze gevallen zijn vragen gesteld aan de Helpdesk Water. Het antwoord is geregistreerd binnen het document registratiesysteem van het HHNK, waar vanuit het systeem verwijzingen in de verschillende memo's en rapporten zijn opgenomen ter onderbouwing en ten behoeve van de herleidbaarheid van het beoordelingsresultaat.

Voor de beoordeling van het dijktraject zijn een aantal vragen gesteld door het WBI team aan de Helpdeskwater. Binnen de toetssporen specifiek is in het logboek met bijbehorende onderliggende onderbouwingen, aangegeven indien een helpdeskantwoord is toegepast en op welke manier.

3.3 Herleidbaarheid

Het HHNK heeft als beheerder er belang bij dat een kwalitatief en goed herleidbare beoordeling wordt opgeleverd. Hiervoor is per toetsspoor gebruik gemaakt van een logboek. Dit is ook een verplichting vanuit de *Regeling veiligheid primaire waterkeringen 2017* [2].

Binnen het HHNK is keuze gemaakt om de logboeken in een GIS vast te leggen in de vorm van een Logsysteem (zie Figuur 22: Voorbeeld gegevensontsluiting in GIS logsysteem HHNKFiguur 22). De basisgedachte hiervan is dat alle (reken)parameters geografisch zijn vastgelegd op locatieniveau, inclusief de onderbouwing van de parameter in een gekoppelde notitie of GIS-veld. Dit gebeurt per toetsspoor. Dit betekent dat per toetsspoor op object-, profiel- of vakniveau gegevens zijn ontsloten via een logboek. Hiermee wordt ook aangesloten op de handleiding WBI-Datamanagement [42], waar gepleit wordt voor het ruimtelijk vastleggen van gegevens uit de beoordeling, zodat deze gebruikt kunnen worden voor meerdere taken binnen het waterveiligheidsdomein. Bijvoorbeeld ten behoeve van vergunningverlening, ontwerpactiviteiten, risicogestuurd beheer & onderhoud en tijdens calamiteiten. Het devies éénmalig inwinnen en meervoudig gebruik ligt ten grondslag aan de inspanning om de herbruikbaarheid van beoordelingsgegevens mogelijk te maken. Het betreft dan niet alleen het hergebruiken van gegevens, bijvoorbeeld voor dijkversterkingen, risicogestuurd beheer en onderhoud, vergunningverlening en tijdens calamiteiten, maar ook het verrijken of verfijnen van (waterkering)schematisaties om het inzicht in de sterkte en gedrag van de waterkering te verbeteren.



Figuur 22: Voorbeeld gegevensontsluiting in GIS logsysteem HHNK

Door het ruimtelijk vastleggen van gegevens ontstaat daarnaast de mogelijkheid om de gegevens eenvoudig te visualiseren en er verdere analyses op uit te voeren. Tevens biedt het ons de mogelijkheid om gegevens (geautomatiseerd) in rekenmodellen in te voeren en beter aan te sluiten bij (landelijke) ontwikkelingen op het gebied van datastandaardisatie. Deze voorgaande punten helpen de beheerder ook om verder te werken aan haar zorgplichtactiviteiten 'Beheren dagelijkse gegevens kering' en 'Informatiemanagementsysteem' [43].

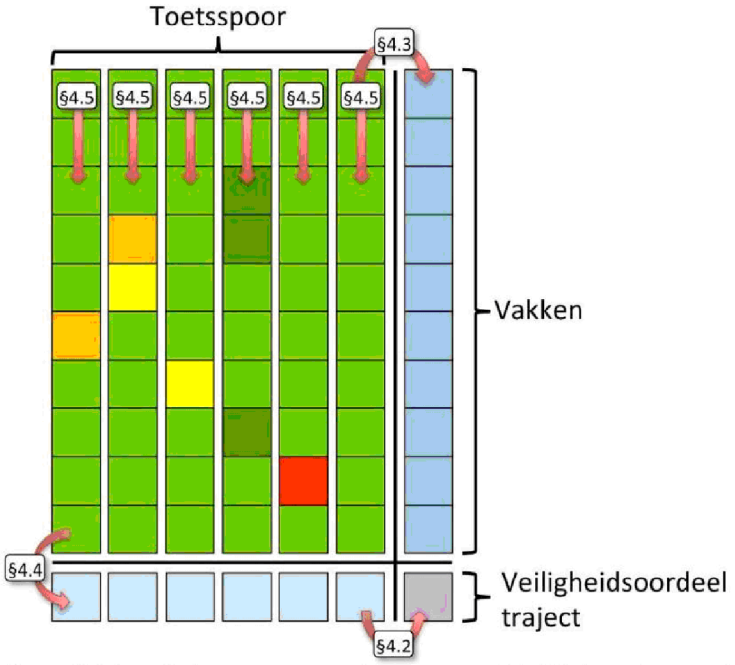
Voor het gebruik van het logsysteem is een handleiding geschreven [9]. Hierin wordt de werking van het logsysteem van de WBI2017-beoordeling beschreven. De handleiding presenteert de opzet en structuur van het logsysteem en beschrijft hoe de gegevens die gebruikt zijn in de WBI-beoordeling zijn in te zien. Aansluitend zijn in de bijlagen een aantal tutorials uitgewerkt, waarbij een (nieuwe) gebruiker bij de hand genomen wordt om inzicht te krijgen in en aan de slag te gaan met het logsysteem.

4 Veiligheidsoordeel

4.1 Inleiding

Het veiligheidsoordeel van een normtraject wordt bepaald door de overstromingskans van het traject. Na het doorlopen van de beoordelingsprocedure stellen we als beheerder het veiligheidsoordeel op. Dit is het oordeel over het normtraject. Het veiligheidsoordeel wordt bepaald door de verschillende toetsoordelen per vak én per toetsspoor én op trajectniveau te combineren. Dit proces wordt assembleren genoemd [2]. Voor het assembleren is gebruikt gemaakt van de assemblagetool (1.0.1.0). Merk hierbij op dat de geassembleerde resultaten op vakniveau, voor de toetssporen STBI en STPH, getalsmatig niet juist zijn. Door een bug in de assemblagetool, die overigens door de gebruiker niet te verhelpen is, wordt het zogenaamde lengte-effect niet juist meegenomen. Assembleren is ook mogelijk in Ringtoets, binnen deze software is van dit laatste geen sprake. Echter kan de assemblage niet volledig worden uitgevoerd in Ringtoets, omdat er binnen dit normtraject gebruik wordt gemaakt van twee verschillende hydraulische belasting databases. Uiteindelijk is er voor gekozen om de assemblagetool aan te houden. Aanvullend hierop is voor de sporen STBI en STPH een extra controle uitgevoerd in Ringtoets op de verkregen categorieën op zowel vak- als trajectniveau. Hieruit blijkt dat voor het spoor piping een ander resultaat voor het toetsoordeel op trajectniveau wordt gevonden dan in de assemblagetool. Omdat Ringtoets als leidend dient te worden aangehouden is het trajectoordeel voor het spoor piping hierop aangepast in de rapportage.

In dit hoofdstuk wordt het oordeel op deze verschillende niveaus weergegeven, waarbij we van het hoogste niveau (trajectniveau) afdalen naar het toetsoordeel per toetsspoor op vakniveau. Dit is grafisch weergegeven in Figuur 23. Het veiligheidsoordeel wordt in hoofdstuk 5 en 6 in perspectief geplaatst.



Figuur 23 Schematische weergave assemblageproces met de bijbehorende paragrafen.

4.2 Veiligheidsoordeel normtraject

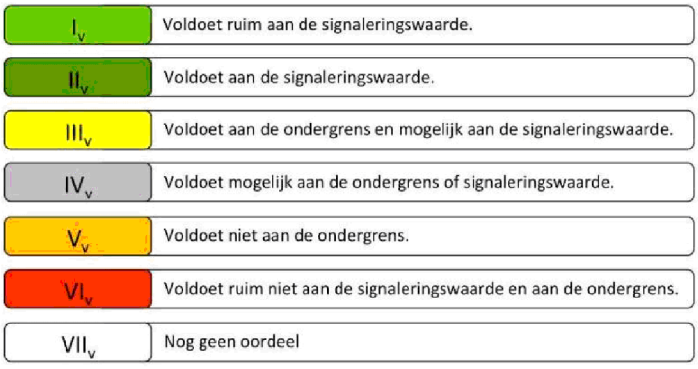
Het veiligheidsoordeel voor normtraject 13-4 is: **C**

Het normtraject voldoet niet aan de signaleringswaarde. Het is goed om te weten dat het veiligheidsoordeel van een normtraject uitgedrukt wordt in een categorie, omdat niet alle toetssporen een faalkans hebben als resultaat [4]. Hierbij worden vijf categorieën onderscheiden (zie Figuur 24). Een categorie geeft een indicatie voor de afstand van de 'berekende' faalkans tot de wettelijke norm. Voor de exacte definitie van de categoriegrenzen wordt verwezen naar [2].

Figuur 24 Categorieën voor het veiligheidsoordeel op trajectniveau

4.3 Toetsoordeel gecombineerd op vakniveau

Om tot een veiligheidsoordeel op trajectniveau (§4.2) te komen, dienen eerst alle verschillende toetsoordelen op vakniveau te worden gecombineerd volgens het assemblageprotocol. Hieruit volgt een categorie uitgedrukt met een Romeins cijfer (zie Figuur 25). Voor meer informatie over de categoriegrenzen wordt verwezen naar [2].



Figuur 25: Categorieën toetsoordeel gecombineerd op vakniveau

Voor dijktraject 13-4 geldt dat 52,3% van de totale lengte in categorie IIv valt en 4,3% valt in categorie Iv. De rest van het dijktraject valt in categorie Vv (39,2 %) en categorie IVv (4,2 %). Het gecombineerde toetsoordeel op vakniveau is terug te vinden in Bijlage 2: Toetsoordeel gecombineerd op vakniveau.

4.4 Toetsoordeel toetsspoor op trajectniveau

Om tot een toetsoordeel per toetsspoor op trajectniveau te komen, dient het toetsoordeel voor het betreffende faalmechanisme van alle vakken te worden gecombineerd met behulp van het assemblageprotocol. Hieruit volgt een categorie uitgedrukt met een Romeins cijfer (zie Figuur 26).

Figuur 26: Categorieën toetsoordeel per toetsspoor op trajectniveau

Het toetsoordeel voor de afzonderlijke toetssporen op trajectniveau is weergegeven in Tabel 10.

Tabel 10 Toetsoordeel per toetsspoor op trajectniveau. Grijs gearceerde toetssporen zijn niet relevant (zie ook Tabel 5).

Toetsspoor	Code	Categorie
Macrostabiliteit binnenwaarts	STBI	IVt
Macrostabiliteit buitenwaarts	STBU	Vt
Piping	STPH	IIIt[6]
Microstabiliteit	STMI	IIt
Golfklappen op asfaltbekleding	AGK	Vt
Wateroverdruk bij asfaltbekleding	AWO	Vt
Grasbekleding erosie buitentalud	GEBU	IVt
Grasbekleding afschuiven buitentalud	GABU	It
Grasbekleding erosie kruin en binnentalud	GEKB	IIIt
Grasbekleding afschuiven binnentalud	GABI	It
Stabiliteit steenzetting	ZST	Vt
Duinafslag	DA	IIt
Hoogte kunstwerk	HTKW	IIt
Betrouwbaarheid sluiting kunstwerk	BSKW	IIt
Piping bij kunstwerk	PKW	IIt
Sterkte en stabiliteit puntconstructies	STKWp	IIt
Sterkte en stabiliteit langsconstructies	STKWl	
Golfafslag voorland	VLGA	FV_TOM
Afschuiving voorland	VLAF	FV_TOM
Zettingsvloeiing voorland	VLZV	FV_TOM
Bebouwing	NWObe	
Begroeiing	NWObo	
Kabels en leidingen	NWOkl	

[6] *Ringtoets en de assemblagetool geven een verschillend resultaat op trajectniveau. Zie paragraaf 4.1 voor meer duiding.*

Overige constructies	NWOoc	
Havendammen	HAV	
Technische innovatie	INN	

4.5 Toetsoordeel toetsspoor op vakniveau

Het toetsoordeel voor een toetsspoor op vakniveau wordt uitgedrukt in een categorie (zie Figuur 27). Tijdens deze stap worden de toetsresultaten van een faalmechanisme op doorsnedeniveau (locatie) vertaald naar vakniveau door middel van de stappen beschreven in het assemblageprotocol.

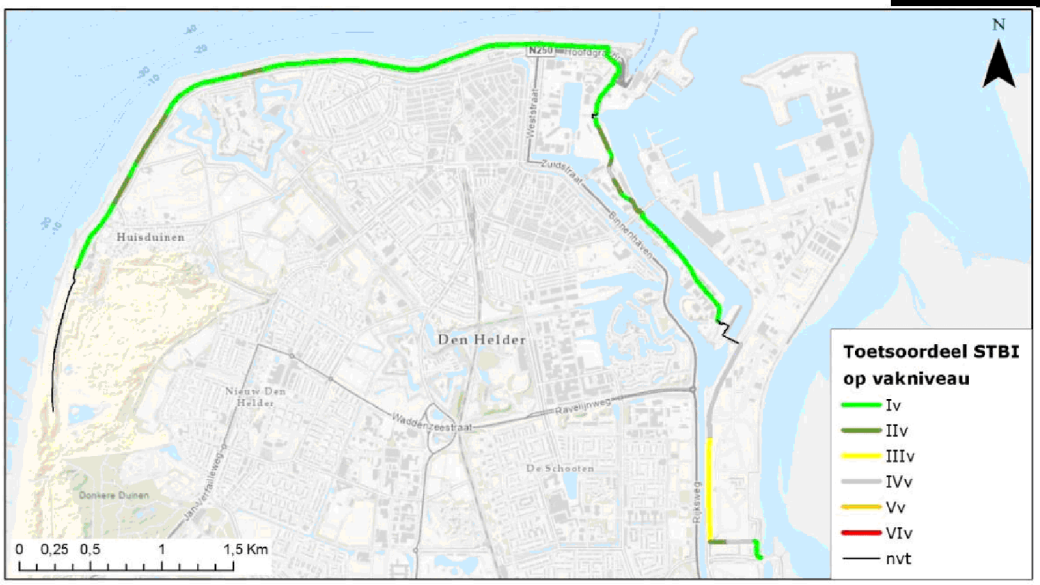
I_v	Voldoet ruim aan de signaleringswaarde.
II_v	Voldoet aan de signaleringswaarde.
III_v	Voldoet aan de ondergrens en mogelijk aan de signaleringswaarde.
IV_v	Voldoet mogelijk aan de ondergrens of signaleringswaarde.
V_v	Voldoet niet aan de ondergrens.
VI_v	Voldoet ruim niet aan de signaleringswaarde en aan de ondergrens.
VII_v	Nog geen oordeel

Figuur 27 Categorieën toetsoordeel per faalmechanisme op vakniveau

In onderstaande subparagrafen wordt per toetsspoor het toetsoordeel op vakniveau beschreven.

4.5.1 Macrostabiliteit binnenwaarts (STBI)

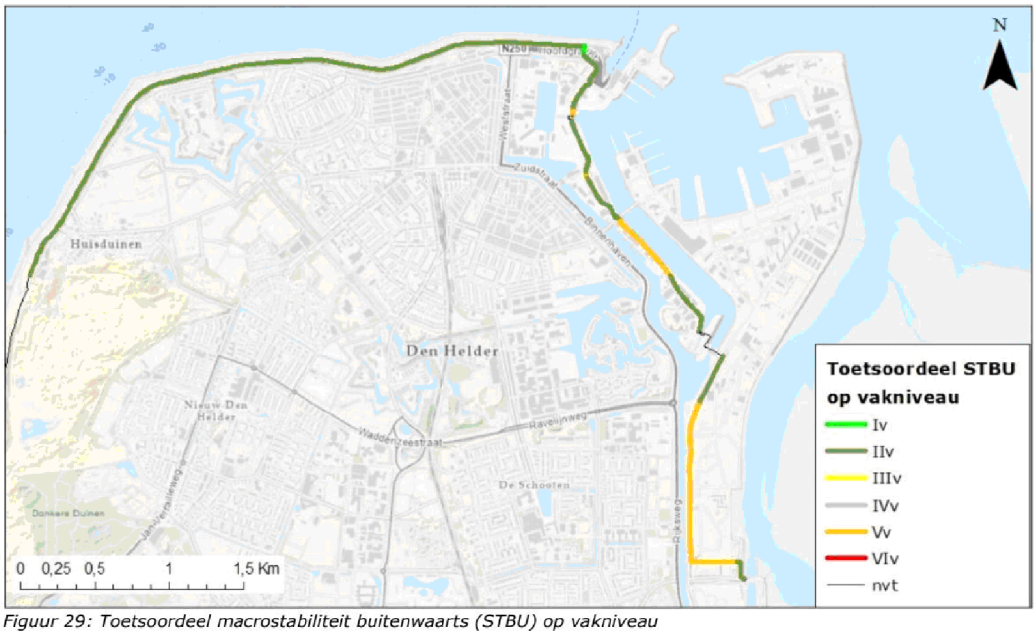
Het toetsoordeel voor macrostabiliteit binnenwaarts is categorie IVv. Dit oordeel geldt voor gedeelten van de Havendijk en gedeelten van de Koegraszeedijk. Daarnaast zijn er 2 vakken die in categorie IIIv vallen. De Helderse Zeewering krijgt als toetsoordeel categorie IIv of Iv. Ook de resterende gedeelten van de Havendijk en Koegraszeedijk vallen in deze categorieën. Het toetsoordeel voor macrostabiliteit binnenwaarts is weergegeven in Figuur 28 en is terug te vinden in Bijlage 3: Toetsoordeel macrostabiliteit binnenwaarts (STBI) op vakniveau.



Figuur 28: Toetsoordeel macrostabiliteit binnenwaarts (STBI) op vakniveau

4.5.2 Macrostabiliteit buitenwaarts (STBU)

Het toetsoordeel voor macrostabiliteit buitenwaarts is categorie Vv. Dit oordeel geldt voor gedeelten van de Havendijk en de Koegraszeedijk. De overige stukken van het dijktraject, voor zover van toepassing, vallen in categorie IIv. Het toetsoordeel voor macrostabiliteit buitenwaarts is weergegeven in Figuur 29 en is terug te vinden in Bijlage 4: Toetsoordeel macrostabiliteit buitenwaarts (STBU) op vakniveau.

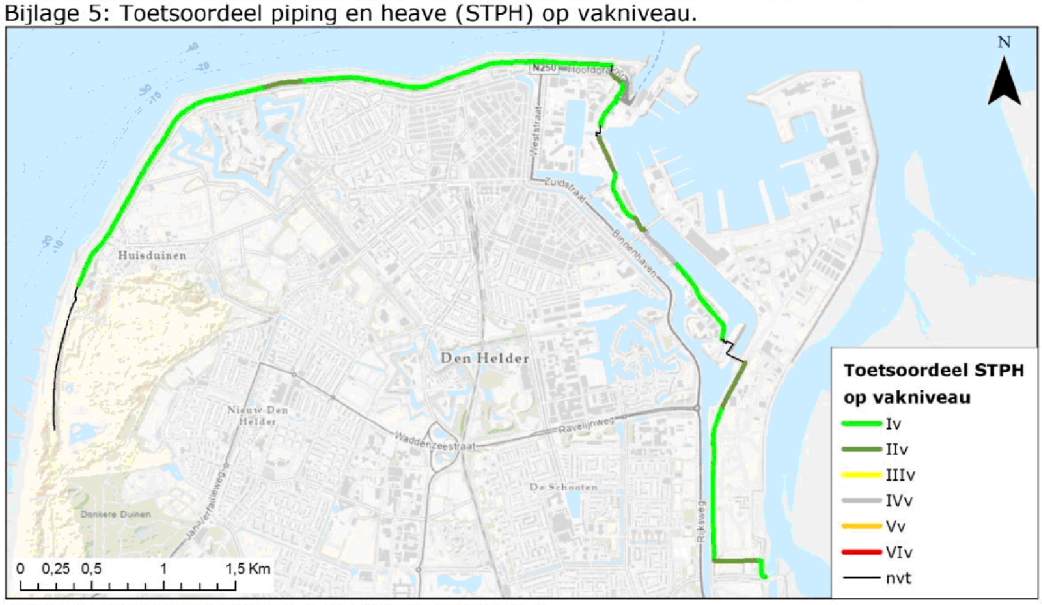


Figuur 29: Toetsoordeel macrostabiliteit buitenwaarts (STBU) op vakniveau

4.5.3 Piping en heave (STPH)

Het toetsoordeel voor piping en heave valt voor het gehele dijktraject, voor zover van toepassing, in categorie Iv en IIv, met uitzondering van een gedeelte van de waterkering langs Het Nieuwe Diep.

Dit is afgekeurd op terugschrijdende erosie en valt in categorie IVv. Het toetsoordeel voor piping is weergegeven in Figuur 30 en is terug te vinden in Bijlage 5: Toetsoordeel piping en heave (STPH) op vakniveau.



Figuur 30: Toetsoordeel piping en heave (STPH) op vakniveau

4.5.4 Microstabiliteit (STMI)

Het toetsoordeel voor microstabiliteit valt voor het gehele dijktraject, voor zover van toepassing, in categorie Iv en IIv. Het toetsoordeel is weergegeven in Figuur 31 en is terug te vinden in Bijlage 6: Toetsoordeel microstabiliteit (STMI) op vakniveau.

Figuur 31: Toetsoordeel microstabiliteit (STMI) op vakniveau

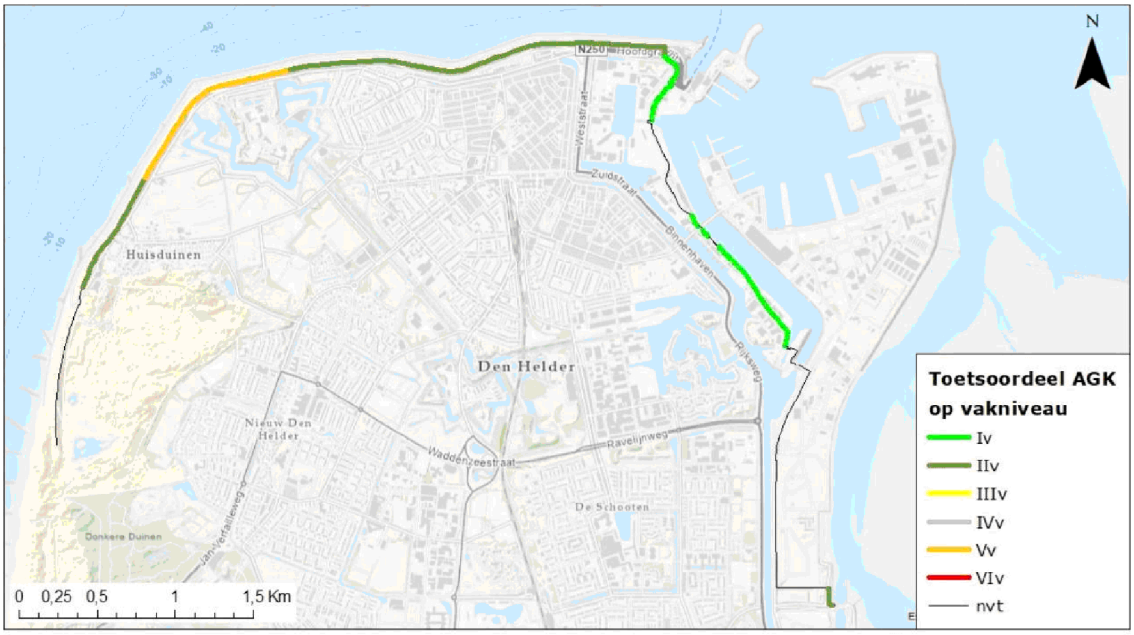
4.5.5 Golfklappen op asfaltbekleding (AGK)

Het op de Helderse Zeewering aanwezige OSA valt voor dit toetsspoor overal in categorie Iv (het OSA wordt niet belast door golfklappen).

Voor het aanwezige WAB voldoen zeven dijkvakken op de Helderse Zeewering voor dit toetsspoor niet aan de ondergrens (categorie Vv), dit betreft ongeveer 28% van de totale lengte van de Helderse Zeewering. Voor deze vakken geldt dat de buig-trekspanningen die golfklappen veroorzaken niet opgenomen kunnen worden door het asfalt waardoor er scheuren optreden dat kan leiden tot falen van de bekleding. De overige vakken op de Helderse Zeewering voldoen voor dit toetsspoor (ruim) aan de signaleringswaarde (categorie IIv of Iv).

De twee dijkvakken op de Koegraszeedijk waar WAB aanwezig is voldoen voor dit toetsspoor (ruim) aan de signaleringswaarde (categorie IIv of Iv).

Het toetsoordeel per vak voor het toetsspoor AGK is weergegeven in Figuur 32 en is terug te vinden in Bijlage 7: Toetsoordeel golfklappen op asfaltbekleding (AGK) op vakniveau.

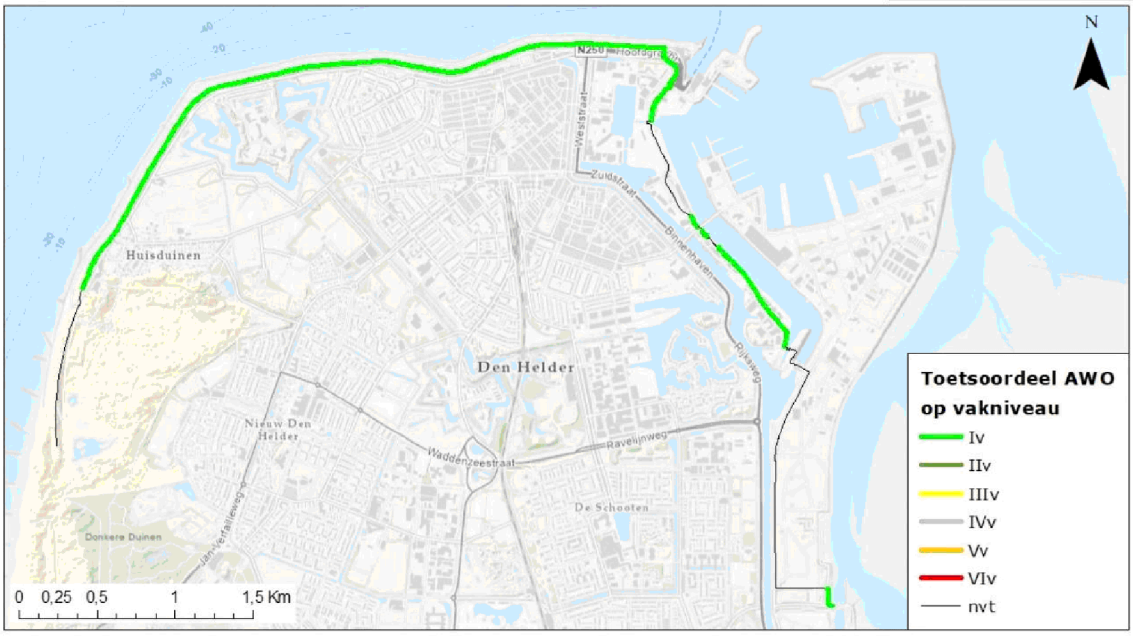


Figuur 32: Toetsoordeel golfklappen op asfaltbekleding (AGK) op vakniveau

4.5.6 Wateroverdruk bij asfaltbekleding (AWO)

Voor alle vakken met een asfaltbekleding op het buitentalud, valt het toetsoordeel voor dit toetsspoor in categorie Iv.

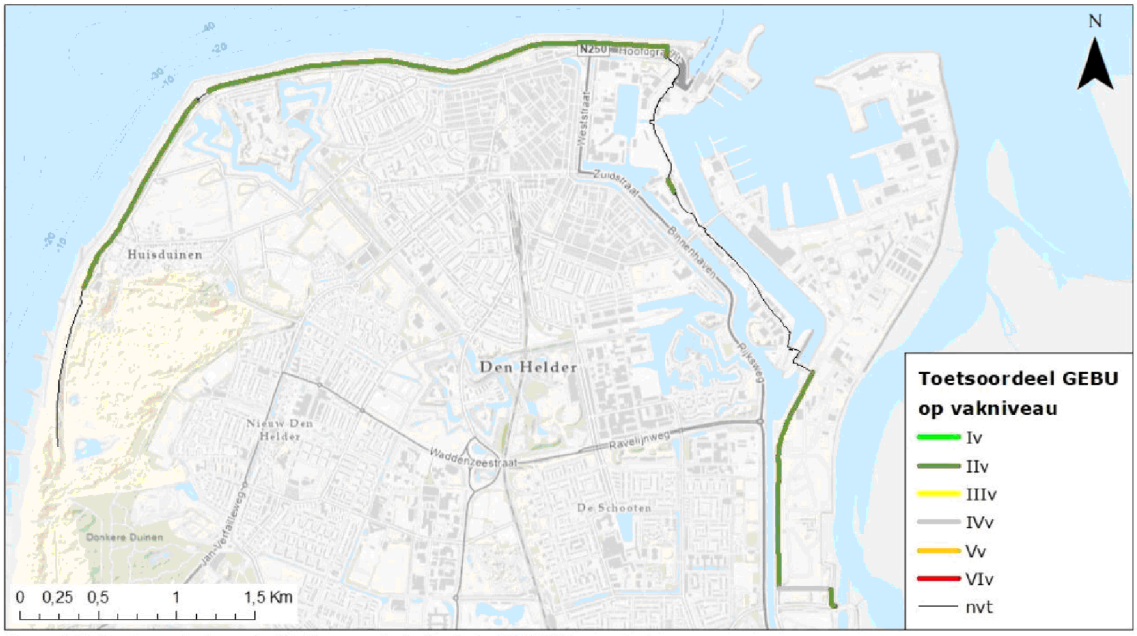
Het toetsoordeel per vak voor het toetsspoor AWO is weergegeven in Figuur 33 en is terug te vinden in Bijlage 8: Toetsoordeel wateroverdruk bij asfaltbekleding (AWO) op vakniveau.



Figuur 33: Toetsoordeel wateroverdruk bij asfaltbekleding (AWO) op vakniveau

4.5.7 Grasbekleding erosie buitentalud (GEBU)

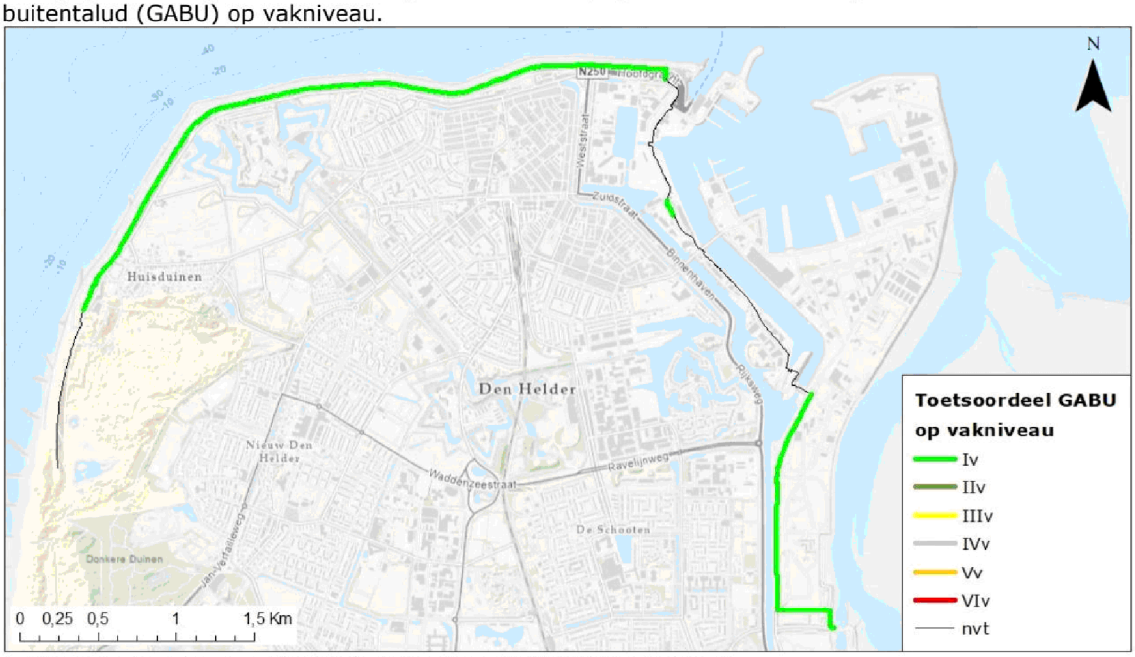
Voor alle vakken met een grasbekleding op het buitentalud valt het toetsoordeel voor dit toetsspoor in categorie IIv behalve een dijkvak van de Koegraszeedijk die in categorie IV_v valt. Het toetsoordeel per vak voor het toetsspoor GEBU is weergegeven in Figuur 34: Toetsoordeel grasbekleding erosie buitentalud (GEBU) op vakniveau en is terug te vinden in Bijlage 9: Toetsoordeel gras erosie buitentalud (GEBU) op vakniveau.



Figuur 34: Toetsoordeel grasbekleding erosie buitentalud (GEBU) op vakniveau

4.5.8 Grasbekleding afschuiven buitentalud (GABU)

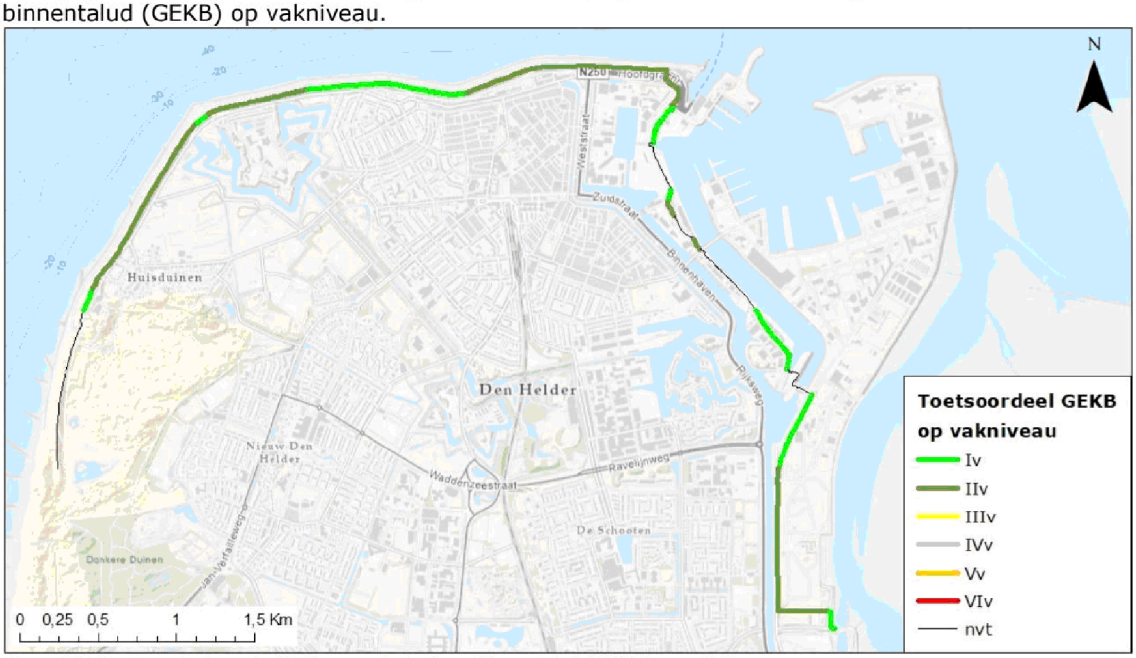
Voor alle vakken met een grasbekleding op het buitentalud val het oordeel voor dit toetsspoor in categorie Iv. Het toetsoordeel per vak voor het toetsspoor GABU is weergegeven in Figuur 35 en is terug te vinden in Bijlage 10: Toetsoordeel gras afschuiven buitentalud (GABU) op vakniveau.



Figuur 35: Toetsoordeel grasbekleding afschuiven buitentalud (GABU) op vakniveau

4.5.9 Grasbekleding erosie kruin en binnentalud (GEKB)

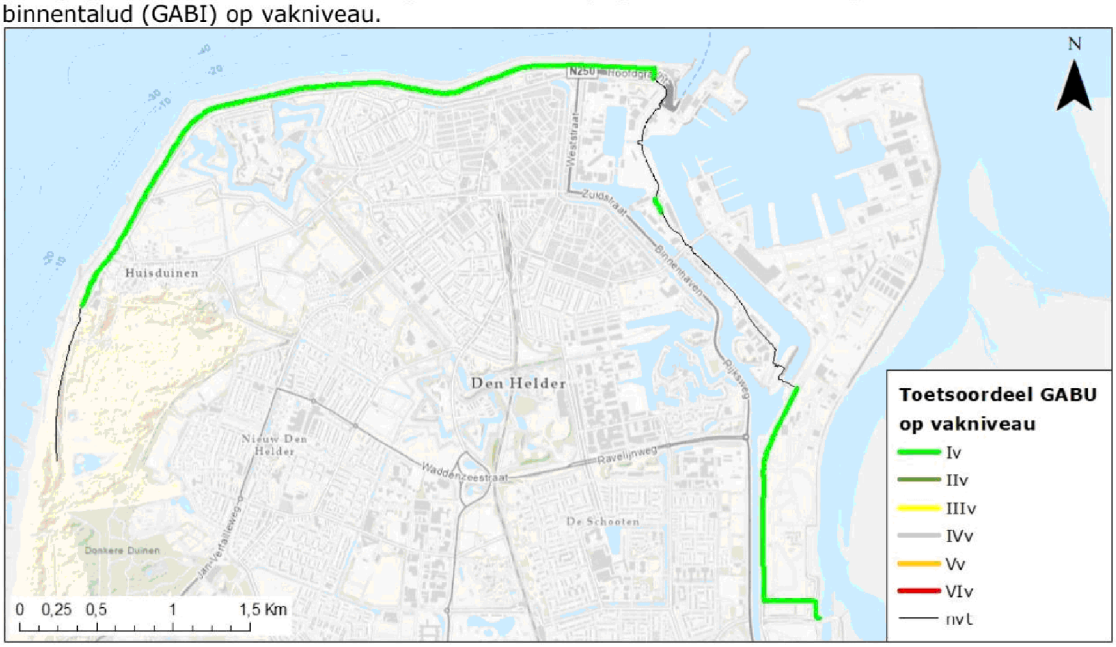
Voor alle vakken met een grasbekleding op de kruin en/ of binnentalud valt het oordeel voor dit toetsspoor minimaal in categorie IIv. Het toetsoordeel per vak voor het toetsspoor GEKB is weergegeven in Figuur 36 en is terug te vinden in Bijlage 11: Toetsoordeel gras erosie kruin binnentalud (GEKB) op vakniveau.



Figuur 36: Toetsoordeel grasbekleding erosie kruin en binnentalud (GEKB) op vakniveau

4.5.10 Grasbekleding afschuiven binnentalud (GABI)

Voor alle vakken met een grasbekleding op het binnentalud valt het oordeel voor dit toetsspoortoetsspoor in categorie Iv (het overslagdebiet voor al dezedeze vakken is bij de signaleringswaarde kleiner dan 0,1 l/m/s. Het toetsoordeel per vak voor het toetsspoor GABI is weergegeven in Figuur 37 en is terug te vinden in Bijlage 12: Toetsoordeel gras afschuiven binnentalud (GABI) op vakniveau.



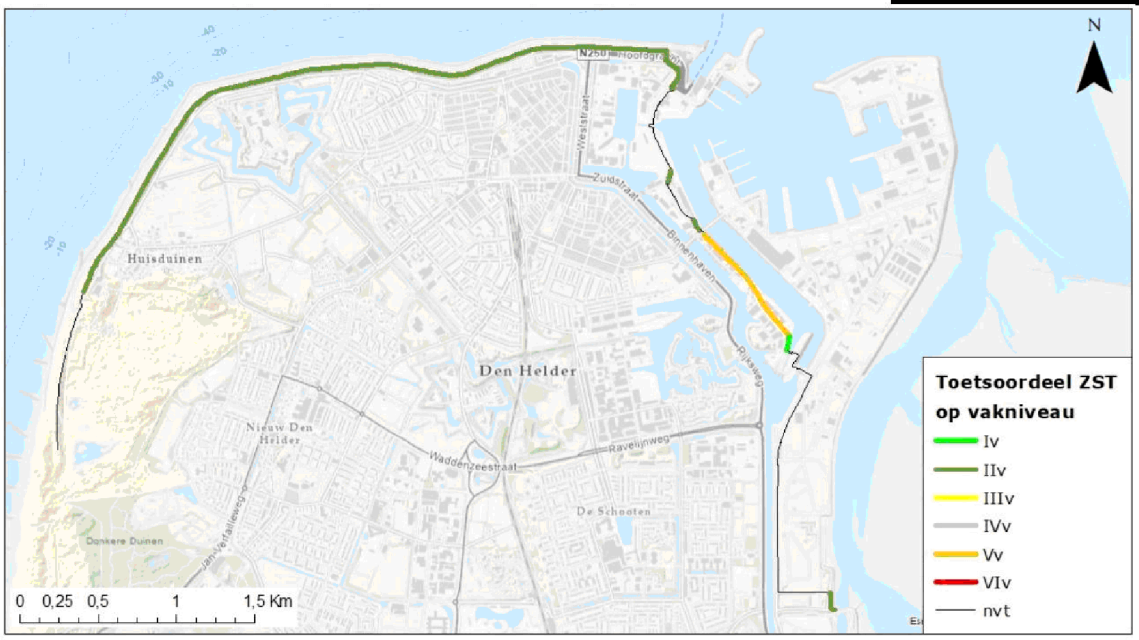
Figuur 37: Toetsoordeel grasbekleding afschuiven binnentalud (GABI) op vakniveau

4.5.11 Stabiliteit steenzetting (ZST)

Voor alle vakken met een steenzettingsconstructie op het buitentalud valt het oordeel voor dit toetsspoor, behalve voor een aantal dijkvakken op de Havendijk, in categorie IIv.

Op de havendijk zijn een vijftal vakken die niet voldoen aan de ondergrens (categorie Vv), omdat de klinkerbekleding op de kade zal falen ten gevolge van golfklap bij extreme condities en door de ontgrondingskuil dat zal ontstaan bij de teen van de kering de opsluiting van de basaltzuilen bij de teen ondermijnd wordt. Dit betreft 13% van alle steenbekleding die op het dijktraject aanwezig is.

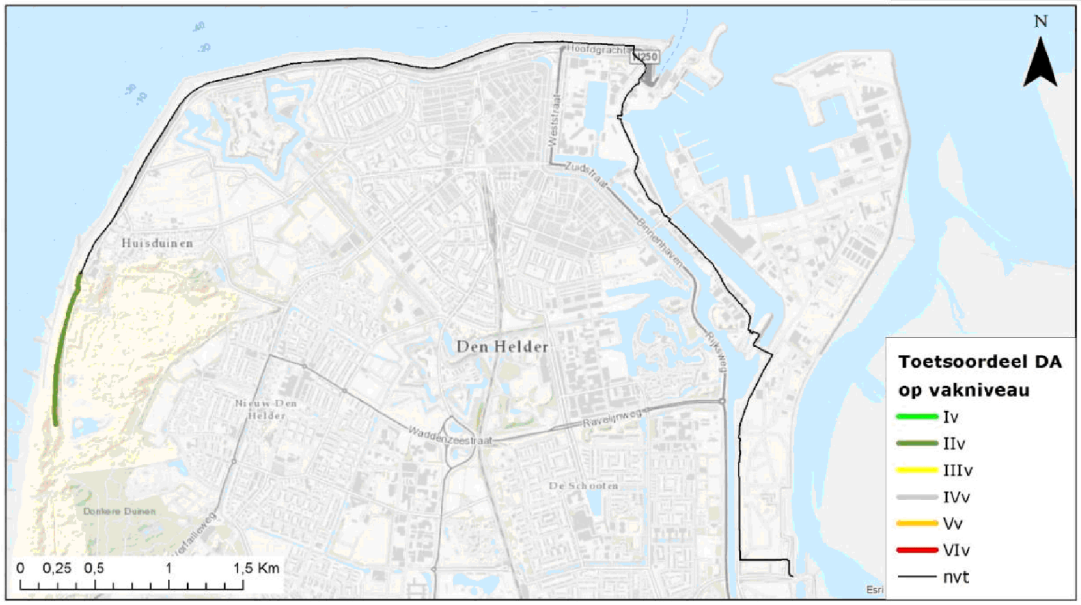
Het toetsoordeel per vak voor het toetsspoor ZST is weergegeven in Figuur 38: Toetsoordeel stabiliteit steenzetting (ZST) op vakniveau en is terug te vinden in Bijlage 13: Toetsoordeel zetsteen (ZST) op vakniveau.



Figuur 38: Toetsoordeel stabiliteit steenzetting (ZST) op vakniveau

4.5.12 Duinafslag (DA)

Duinafslag is uitsluitend van toepassing op de Verlengde Helderse Zeewering waar wordt voldaan aan de signaleringswaarde (categorie IIv). Merk op dat de Verlengde Helderse Zeewering onderdeel uit maakt van een normtraject 13-4 dat is geregistreerd als dijktraject en niet als duintraject. De Verlengde Helderse Zeewering kan met betrekking tot de kans van overstromen gezien worden als een onafhankelijke kering ten opzichte van de rest van het normtraject waarbij een faalkansruimteverderdeling conform een duintraject (70% Duinafslag en 30% overig) past. Echter kan dit niet in de assemblage ingevoerd worden. Er is er een helpdeskvraag gesteld (corsa 21.0333738) over hoe om te gaan met de faalkansruimteverdeling. Daarin wordt geadviseerd om de faalkansruimte van het duintraject toe te passen in de berekeningen[12] (70% Duinafslag en 30% overig) en het resultaat in de assemblage toe te voegen onder toetsspoor duinafslag als onderdeel van een dijktraject. In de assemblage wordt een andere faalkansverdeling gehanteerd dan de 70% en 30% van een duintraject maar dit zal geen invloed hebben op het oordeel op trajectniveau.



Figuur 39: Toetsoordeel duinafslag (DA) op vakniveau

4.5.13 Kunstwerken

In onderstaande Tabel 11 is per kunstwerk het toetsoordeel voor de toetssporen Hoogte kunstwerk (HTKW), Betrouwbaarheid sluiting kunstwerk (BSKW), Sterkte en stabiliteit kunstwerk puntconstructies (STKWp) en Piping bij kunstwerk (PKW) opgenomen.

Tabel 11. Toetsoordeel per kunstwerk voor de vier toetssporen

Kunstwerknaam	Toetsoordeel			
	HTKW	BSKW	STKWp	PKW
Zeedoksluis	II_v	II_v	I_v	II_v
Rioolgemaal Visafslag	NVT	I_v	NVT	I_v
Coupure Visafslag	II_v	II_v	II_v	II_v
Coupure Moormanbrug	II_v	II_v	II_v	II_v
Koopvaarderschutsluis	I_v	I_v	I_v	I_v
Gemaal De Helsdeur	I_v	II_v	I_v	II_v
NVT = Oordeel op dit spoor is 'Niet van toepassing'				

In bovenstaande tabel valt te zien dat de kunstwerken op alle sporen tenminste voldoen aan de signaleringswaarde. Alleen bij rioolgemaal Visafslag is voor de sporen HTKW 'niet van toepassing' toegekend, omdat hier niet het kunstwerk de kerende hoogte verzorgt, maar het grondlichaam (zie GEKB). Ook op het spoor STKWp is 'niet van toepassing' toegekend, omdat het mechanisme niet relevant is conform de eenvoudige toets uit de Schematiseringshandleiding Sterkte en Stabiliteit Kunstwerk [5].
De twee coupures vallen op het spoor STKWp binnen faalkanscategorie II_v, omdat uit de toets op maat blijkt dat tenminste voldaan wordt aan de belasting bij de signaleringswaarde.

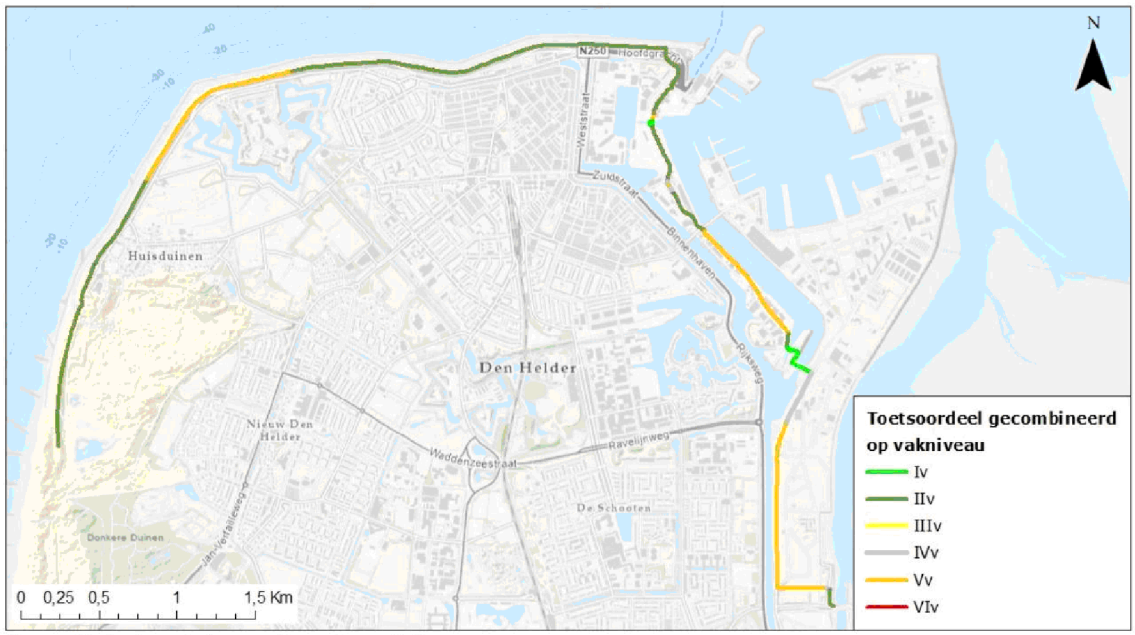
Omdat de Koopvaardersschutsluis niet beoordeeld is, maar gebruik wordt gemaakt van Artikel 6.7 uit Bijlage I [2], geldt dat alle faalmechanismen het toetsoordeel 'Faalkans verwaarloosbaar' krijgen. Dit resultaat komt overeen met het oordeel I_v.

5 Duiding van het veiligheidsoordeel

In dit hoofdstuk wordt het veiligheidsoordeel in meer detail uitgewerkt en toegelicht. Aangegeven wordt of er vakken en/of toetssporen zijn die maatgevend zijn voor het oordeel, wat de stabiliteit is van het veiligheidsoordeel en of de onderhoudstoestand van de waterkering invloed heeft op het oordeel.

5.1 Maatgevende vakken en toetssporen

Het veiligheidsoordeel op trajectniveau is categorie C: *voldoet niet aan de signaleringswaarde en ondergrens*. Het gecombineerde toetsoordeel op vakniveau wordt in Figuur 40: Toetsoordeel gecombineerd op vakniveau weergegeven.



Figuur 40: Toetsoordeel gecombineerd op vakniveau

Er zijn meerdere dijkvakken en faalmechanismen die bepalend zijn voor het trajectoordeel. Er zijn namelijk meerdere faalmechanismen waarvoor het toetsoordeel voor een gedeelte van het traject in categorie Vv valt. De faalmechanismen waarvoor het dijktraject onvoldoende scoort zijn:

- Macrostabiliteit buitenwaarts (STBU): gedeelten van de Havendijk en de Koegraszeedijk hebben toetsoordeel Vv. Wanneer alle andere faalmechanismen zouden voldoen, is dit oordeel voor STBU op zichzelf al genoeg om het veiligheidsoordeel op trajectniveau in categorie C (voldoet niet) te laten vallen.
- Golfklappen op asfaltbekleding (AGK): een gedeelte van de Helderse Zeewering krijgt voor AGK het toetsoordeel Vv. Wanneer alle andere faalmechanismen zouden voldoen, is dit oordeel voor AGK op zichzelf al genoeg om het veiligheidsoordeel op trajectniveau in categorie C (voldoet niet) te laten vallen.
- Stabiliteit steenbekleding (ZST): voor dit toetsspoor valt een gedeelte van de Havendijk in categorie Vv. Wanneer alle andere faalmechanismen zouden voldoen, is dit oordeel voor ZST op zichzelf al genoeg om het veiligheidsoordeel op trajectniveau in categorie C (voldoet niet) te laten vallen.

Bovengenoemde drie faalmechanismen zijn dus verantwoordelijk voor het veiligheidsoordeel C. Geen van de drie kan als maatgevend aangewezen worden. Ook is er geen specifiek vak van het dijktraject die het onvoldoende resultaat veroorzaakt.

5.2 Niet-beoordeelde vakken

Bij de beoordeling is het gehele traject beschouwd. Er zijn dus geen vakken aanwezig welke (nu) niet meegenomen zijn waarvoor (bijvoorbeeld) een verkenning of planstudie gestart is ten behoeve van verbetermaatregelen.

5.3 Stabiliteit veiligheidsoordeel

De volledige beoordeling is in eerste instantie uitgevoerd aan de hand van veilige uitgangspunten voor de verschillende parameters, hetgeen betekent dat de berekende veiligheidsoordelen een ondergrens van de werkelijke veiligheid van de vakken weergeeft. Wanneer deze veilige uitgangspunten niet tot een voldoende resultaat leidden, zijn de parameters verder aangescherpt. De toetsprocedure is voor de beschouwde toetssporen afgerond, op het moment dat een stabiel oordeel wordt bereikt. Dat wil zeggen dat verdere aanscherping niet zal leiden tot een ander toetsoordeel.

5.4 Onderhoudstoestand

De staat van het onderhoud aan de dijken en kunstwerken heeft invloed op de waterveiligheid. HHNK voert regulier beheer en onderhoud uit aan de dijken. Daarnaast worden twee keer per jaar reguliere inspecties uitgevoerd, waarin schades worden vastgelegd en zo nodig een herstelmaatregel wordt getroffen. Omdat deze activiteiten geborgd zijn in de zorgplicht, mag binnen de beoordeling worden verondersteld dat de algemene onderhoudstoestand van de waterkering op peildatum op orde is. Dit neemt niet weg, dat de onderhoudstoestand bij aanvang van de beoordeling wordt gecontroleerd, en dat wanneer geconstateerd wordt dat sprake is van achterstallig onderhoud, de beheerder hiervan op de hoogte wordt gebracht.

Helderse Zeewering
Het toetsoordeel van de vakken met een grasbekleding op de Helderse Zeewering valt voor alle vakken tenminste in categorie IIv. Zowel op het buitentalud, de kruin en het binnentalud is een gesloten zode noodzakelijk om voor de toetssporen GEBU en GEKB minimaal aan de signaleringswaarde te blijven voldoen. Het huidige beheer en onderhoud is gericht op gesloten zode en dat moet worden voortgezet. De kwaliteit van de graszode mag niet degraderen tot open zode (of zelfs een fragmentarische zode). Uit een gevoeligheidsanalyse blijkt namelijk dat bij een open zode de dijkvakken niet meer voldoen aan tenminste categorie IIv.

Het op de Helderse Zeewering aanwezige OSA ten zuiden van Kaaphoofd ligt niet in de golfklapzone en voldoet daarmee ruim aan de signaleringswaarde (categorie Iv). Het OSA heeft echter wel een functie bij golfoploop op het buitentalud, maar daarvoor worden geen bijzondere eisen aan het OSA gesteld behalve dat er geen zichtbare schades aanwezig zijn.

Havendijk
De op de Havendijk aanwezige grasbekleding voldoet aan de signaleringswaarde (categorie IIv). Het beheer en onderhoud is gericht op gesloten zode maar een open zode zal niet resulteren in een ander toetsoordeel. In geen geval mag de graskwaliteit echter degraderen tot een fragmentarische zode.

Koegraszeedijk
De grasbekleding op de Koegraszeedijk op de kruin en het buitentalud voldoet (ruim) aan de signaleringswaarde (minimaal categorie IIv). Ook bij een open zode zal het de toetsresultaat niet wijzigen, de graskwaliteit mag niet degraderen tot fragmentarische zode.
Aan de buitenzijde van de Koegraszeedijk voldoet niet alle grasbekleding aan de signaleringwaarde. Daarom moet de gesloten zode worden gewaarborgd op het buitentalud. De graszode mag niet degraderen tot open of gefragmenteerde zode. Verder is er op de Koegraszeedijk sprake van achterstallig onderhoud wat dient te worden hersteld. De kleilaag op de Koegraszeedijk die de zandkern afsluit, vertoont diepe scheuren, wat bij zware regenval tot stijging van de freatische lijn zou kunnen leiden. Het probleem is bekend bij de afdeling Waterveiligheid en Wegen.

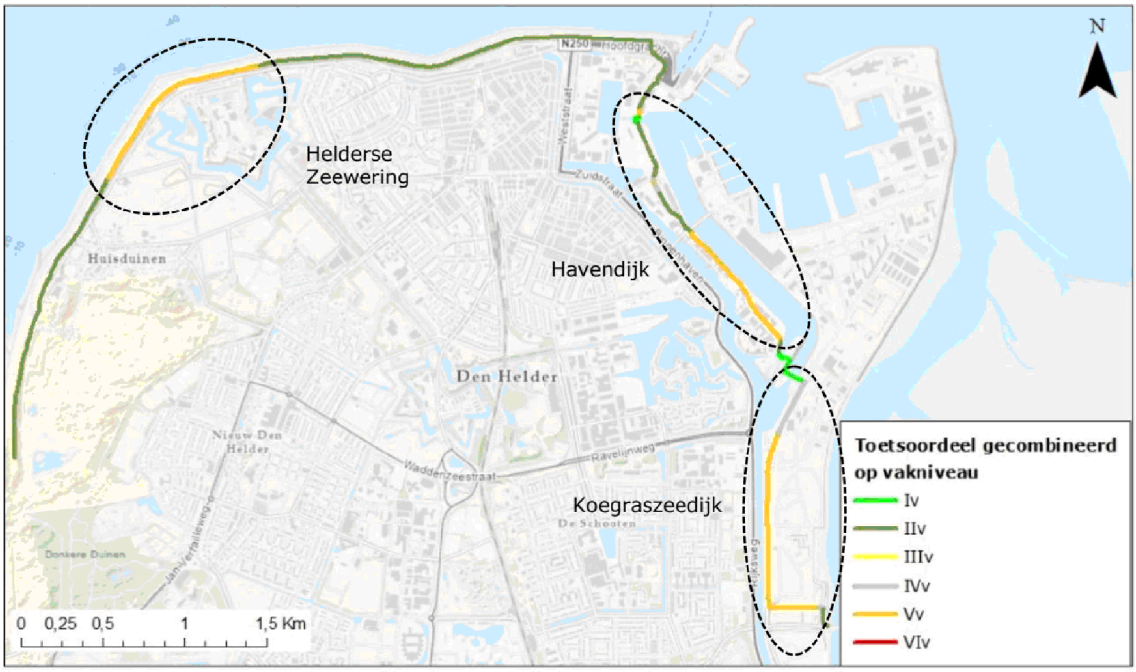
6 Te treffen voorzieningen

De Waterwet schrijft voor dat, als de beoordeling van de waterveiligheid daartoe aanleiding geeft, we in de beoordelingsrapportage een omschrijving opnemen van de te treffen voorzieningen en daarbij aangeven op welke termijn deze nodig worden geacht [13]. Dit wordt ook wel het Handelingsperspectief genoemd en valt feitelijk onder onze zorgplicht als waterkeringbeheerder. Het handelingsperspectief wordt behandel in de eerste paragraaf.

Hiernaast is HHNK voornemens om een trajectaanpak op te stellen. In de tweede paragraaf worden een aantal bevindingen uit de toetsing gegeven om in de trajectaanpak nader te onderzoeken.

6.1 Te treffen voorzieningen

Onderstaande figuur toont het gecombineerde toetsoordeel op vakniveau. Dit overzicht is het resultaat van de eerste assemblageslag, waarbij de toetsoordelen per toetspoor bij elkaar opgeteld worden tot een gecombineerd toetsoordeel op vakniveau. Uit de figuur kan worden opgemaakt dat grofweg drie strekkingen op vakniveau niet aan de norm voldoen. Voor de havendijk en de koegraszeedijk wordt een handelingsperspectief gegeven.



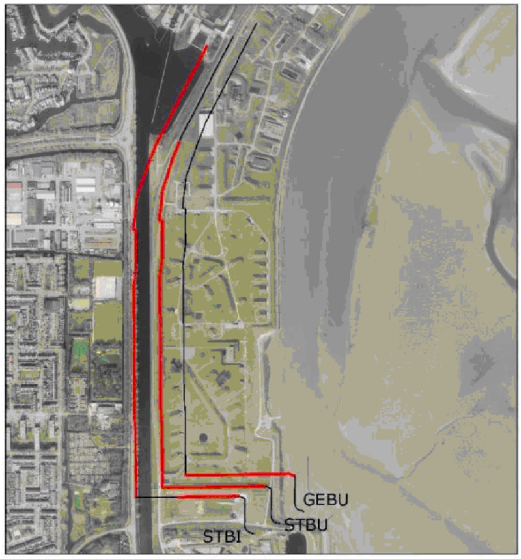
Figuur 41: Toetsoordeel gecombineerd op vakniveau

Helderse Zeewering
Voor deze strekking voldoet het asfaltspoor AGK (golfklappen op asfalt) niet aan de norm. In het dagelijks beheer is reeds opgenomen dat na iedere significante storm van windkracht 9 of hoger een visuele inspectie wordt uitgevoerd en eventuele schades aan de dijk worden hersteld. Het handelingsperspectief betreft hier om bij uitvoering van deze inspecties, extra aandacht te hebben voor vervormingen van het asfalt en/of de ondergrond.

Havendijk en koegraszeedijk
Voor deze strekking voldoen diverse sporen niet aan de norm. Er wordt aanbevolen om in overleg met de crisisbeheerorganisatie en de waterveiligheidsspecialisten van HHNK passende beheermaatregelen te treffen en deze vast te leggen in de hoogwaterdraaiboeken. De benodigde middelen en maatregelen dienen gereed te zijn voor aanvang van het stormseizoen in 2021 (15-10-

2021). Onderstaande afbeeldingen geven een overzicht van de locaties waarvoor niet aan de norm wordt voldaan.

Figuur 42: Locaties Havendijk waar niet wordt voldaan aan de signaleringsnorm



Figuur 43: Locaties Koegraszeedijk waar niet wordt voldaan aan de signaleringsnorm

Bij het opstellen van beheermaatregel ten tijde van hoogwater kan aan de volgende punten worden gedacht:

- Algemeen: Overwegen om de inspecties voor de Havendijk en Koegraszeedijk te vervroegen in het hoogwaterdraaiboek (naar een eerdere fase te verplaatsen).
- STBI: toepassen van zandzakken op en langs het binnentalud
- STBI/STBU: Huidige monitoring inclusief bijbehorende noodmaatregel die geldt voor het nieuwe diep continueren.
- STPH: Verhoogde waakzaamheid op de ontwikkeling van schade als gevolg van het mechanisme terugschrijdende erosie. Zandmeevoerende wellen kunnen ontstaan ter plaatse van de onderwaterbodem van het kanaal langs de binnenzijde van de waterkering. Echter kan het zijn dat deze slecht zichtbaar zijn vanwege de waterdiepte.
- ZST: Verhoogde waakzaamheid op de ontwikkeling van schade aan de steenbekleding op de kade waardoor ontgrondingskuilen op de kade kunnen ontstaan.

6.2 Trajectaanpak

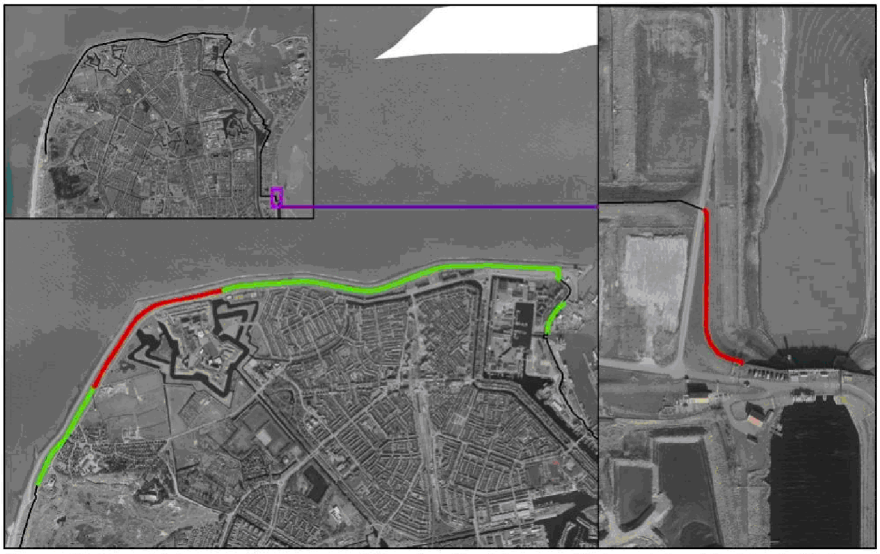
Ter voorbereiding op de versterking wordt voor normtraject 13-4 een trajectaanpak opgesteld. Onderstaande zaken dienen ter overweging meegenomen te worden.

Optimalisatiemogelijkheid Koegraszeedijk
Vergelijkbaar met voorgaande toetsrondes is in de beoordeling van de Koegraszeedijk het uitgangspunt gehanteerd dat het voorland aanwezig is tijdens maatgevende omstandigheden, maar de hogere voorlandkering niet. Voor de huidige veiligheidsbeoordeling betreft dit een logisch uitgangspunt gegeven het feit dat de voorlandkering geen onderdeel uitmaakt van de legger en derhalve ook niet beheert wordt door HHNK. De aanwezigheid van de voorlandkering biedt ruimte om het beoordelingsresultaat te optimaliseren. Een nadere beoordeling bestaat uit een faalkansanalyse voor de binnen- en buitenwaartse stabiliteit waarbij het totale systeem bestaande uit de voorlandkering, het voorland en de Koegraszeedijk beschouwd moet worden.

WAB op de helderse zeewering en op de dijk aangrenzend aan spuisluis oostoever
Het WAB, dat overal op het buitentalud aanwezig is, voldoet voor een zevental vakken niet aan de ondergrens (toetsoordeel betreft categorie Vv). De overige vakken voldoen aan de signaleringswaarde (categorie IIv). De dijkvakken die niet voldoen aan de ondergrens zullen

versterkt moeten worden. Echter, voor ál het asfalt op de Helderse Zeewering geldt dat er nog een andere mogelijke oorzaak is van vervormingen in de ondergrond tijdens maatgevende omstandigheden voor het toetsspoor AGK. Er is nog weinig bekend over dit indirecte faalmechanisme. Op basis van oriënterende berekeningen is geconstateerd dat de aanleiding (het verzadigd raken van de ondergrond) voor dit indirecte faalmechanisme kan optreden.

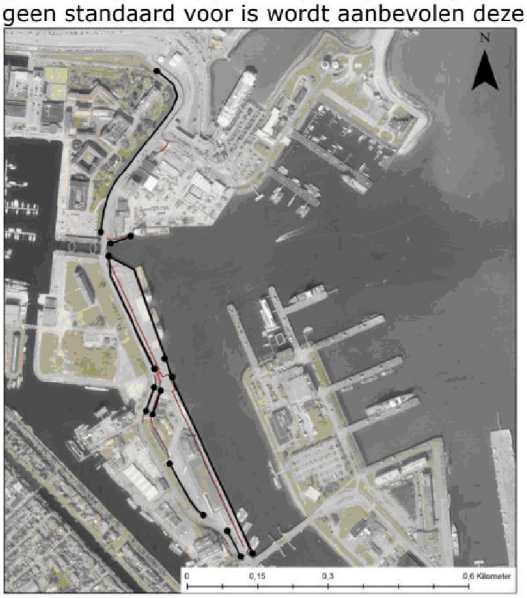
Voordat er tot versterking wordt overgegaan wordt geadviseerd om te onderzoeken hoe relevant bovenstaand proces van een verzadigde ondergrond is voor deze dijkvakken, en wat de mogelijke gevolgen kunnen zijn. Ook het effect van grote golfhoogtes (Hs groter dan 3 m) kan een rol spelen. Een toekomstige toetsing zou kunnen leiden tot afkeur van de strekkingen die in deze toetsing het oordeel voldoende hebben gekregen (zie Figuur 44).



Figuur 44: Overzicht van vakken waar asfalt wel voldoet (groene lijn) en niet voldoet (rode lijn).

7 Aandachtspunten beheer en onderhoud

Constructies met bijdrage aan waterkerend vermogen van het dijklichaam
Binnen het dijktraject volgt uit de beoordeling dat verschillende typen constructies een bijdrage hebben aan het waterkerend vermogen (grondkerend, stabiliteit verhogend of als zelfstandige kering). Dit speelt met name bij de Havendijk en de Koegraszeedijk. Een overzicht van deze constructies en op welke wijze deze zijn meegenomen in de beoordeling is gegeven in Bijlage 16. Al deze constructies leveren in meer of mindere mate een bijdrage aan de waterveiligheid. Binnen de beoordeling konden een beperkt aantal inspectierapporten worden achterhaald van enkele kadeconstructies. Van een groot aantal constructies is de staat van onderhoud dan ook onbekend. Aanbevolen wordt om, met de focus op de constructies die zijn gelegen in strekkingen waarvoor geen veiligheidsopgave is (zie Figuur 45) , de staat van onderhoud te registreren. Indien hier nog geen standaard voor is wordt aanbevolen deze te ontwikkelen.



Figuur 45: Locatie constructies Havendijk

Kunstwerken
Tijdens de beoordeling is geconstateerd dat Rioolgemaal Visafslag niet jaarlijks wordt bediend (volgens Werkproces E [44]), of in ieder geval niet conform gedocumenteerd. Hetzelfde geldt voor de inspectie van het gemaal. Voor Rioolgemaal Visafslag wordt daarom geadviseerd in ieder geval jaarlijks de afsluiters van het rioolgemaal te inspecteren op functionaliteit en dit ook te documenteren. Zo kan ook jaarlijks het contact met de beheerder geverifieerd worden.

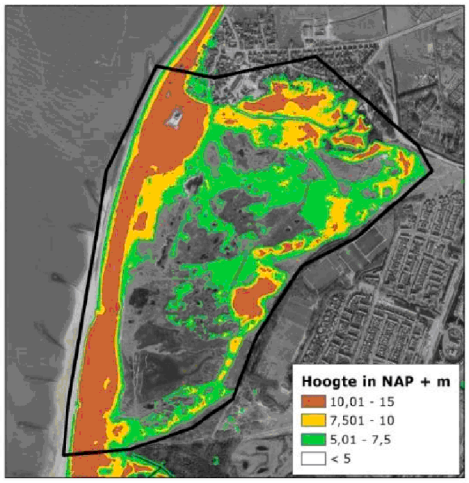
Ten aanzien van de twee coupures wordt voor het spoor *betrouwbaarheid sluiting* geadviseerd om:
- Eveneens als bij Rioolgemaal Visafslag is bij de coupures ook geconstateerd dat, of niet jaarlijks conform Werkproces E [44] de coupures worden gesloten, of de beproeving niet wordt gedocumenteerd. Het laatste beproevingsverslag in het objectdossier dateert uit 2016. Geadviseerd wordt om conform het Werkproces E jaarlijks de beproeving uit te voeren en ook te documenteren. Zonder jaarlijkse beproeving van de sluiting zullen de coupures niet voldoen aan de faalkanseis op het spoor *betrouwbaarheid sluiting* (BSKW).
- In het Instandhoudingsplan [11] van de coupures ook de schotbalken op te nemen. Dit heeft ook een positief effect op de faalkans van het spoor *betrouwbaarheid sluiting*.

Bij gemaal De Helsdeur staat de hoofdschuif in koker 1 ten behoeve van de vispasseerbaarheid in de periode februari tot en met juli zoveel mogelijk 100% open. Geadviseerd wordt in het kader van de waterveiligheid na te gaan hoe de hoofdschuif wordt bediend in geval van hoogwater. In het hoogwaterdraaiboek [10] wordt aangegeven dat het gemaal gesloten dient te worden voordat de waterstand NAP +3,25 m bereikt. Dit dient dan ook in de aansturing van de hoofdschuif verwerkt te worden.

In het hoogwaterdraaiboek wordt ook aangegeven dat de noodschuiven (aan de buitenzijde van het gemaal) gesloten dienen te worden voordat de waterstand NAP +3,25 m bereikt. Opgemerkt wordt dat de noodschuiven kunnen keren tot een hoogte van NAP +4,00 m. Het sluiten van de schuiven in het kader van hoogwater wordt niet heel zinvol geacht aangezien de kerende hoogte lager is dan de buitenwaterstand bij de ondergrens (NAP +4,06 m), laat staan signaleringswaarde (NAP +4,33 m). De noodschuiven zijn daarom ook niet meegenomen in de beoordeling. Gezien het toetsoordeel (IIv zie Tabel 11) zijn de noodschuiven niet noodzakelijk voor de waterveiligheid. Hiermee kan het sluiten van de noodschuiven komen te vervallen in het hoogwaterdraaiboek.

Verlengde Helderse Zeewering
De Helderse Zeewering is beoordeeld als duin. De contouren van het beoordeelde gebied zijn te zien op Figuur 46. Op basis van XBeach-berekeningen valt het toetsspoor duinafslag binnen categorie IIv, wat betekend dat deze voldoet aan de signaleringsnorm. Aan dit oordeel worden wel een aantal aandachtpunten/voorwaarden gesteld:

- Er dient te worden overwogen om de overgang tussen normtraject 13-3 en 13-4 zodanig te verleggen dat dit deel van de waterkering onderdeel wordt van het duintraject 13-3. Om dit te bewerkstelligen zijn de volgende acties nodig:
    - Het totale gebied bestaande uit de eerste en tweede duinenrij (zie Figuur 46) op te nemen in de legger.
    - Afstemmen met Rijkswaterstaat om dit deel bij hun huidige kustbeheergebied te betrekken. Hiervoor dient een basiskustlijn te worden opgesteld zodat deze kan worden onderhouden.
    - Opgemerkt wordt dat ook de stabiliteit van de geulen en platen van de buitendelta gemonitord dienen te worden. Dit valt niet onder de reguliere beheertaken van Rijkswaterstaat. Onderzocht moet worden welke vorm van monitoring hiervoor geschikt is.
- Wanneer gevolg wordt gegeven aan voorgaande punt vervalt de functie van het asfalt wat nu nog aanwezig is in het duin. Echter, doordat het asfalt in de afslagzone ligt en in slechte staat verkeerd is het een realistisch scenario dat het asfalt tijdens maatgevende omstandigheden bezwijkt, afbrokkelt en in de omgeving terecht komt. Er wordt geadviseerd om uit te zoeken welke maatregelen genomen kunnen worden om de nadelige gevolgen hiervan te ondervangen.
- De voor de vakken representatief gestelde profielen zijn gebaseerd op Jarkus lodingen (2009), Vaklodingen (2019) en het AHN3. In een analyse op de beschikbare Jarkus profielen voor verschillende jaren is geconcludeerd dat de VHZ een trend laat zien van een groeiend volume van de overlaging van zand. De beheerder van de kering is voornemens om het aanwezige volume van zand tenminste te behouden en prefereert zelfs om dit toe te laten nemen. De ontwikkeling van de duinen moet gemonitord worden. Mocht er achteruitgang zijn van het duinvolume dan moeten er maatregelen genomen worden.

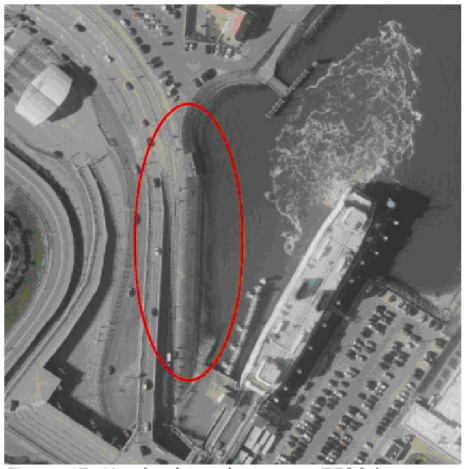


Figuur 46: contouren van het gebied wat is beoordeeld als duin

Als laatste wordt opgemerkt dat het maatgevend profiel voor de beoordeling van de Verlengde Helderse Zeewering ter plaatse van een strandopgang ligt. Ten behoeve van de bereikbaarheid voor fietsers zijn er betonplaten op de kruin van het duin geplaatst. Deze worden systematisch ontdaan van zand door de gemeente Den Helder op het moment dat zand zich heeft afgezet op de platen. Daardoor ligt de kruin van het duin lokaal twee meter lager ten opzichte van de omringende duinen. De lagere kruinhoogte vormt momenteel geen gevaar voor de waterveiligheid van de kering, maar druist in tegen het beleid van HHNK dat juist een toename van het volume zand van de duinen nastreeft. Mocht de kans zich voordoen, zou het met het oog op de verwachte zeespiegelstijging en de robuustheid van de keringen van HHNK waardevol kunnen zijn om hierover in gesprek te gaan met gemeente Den Helder. Wellicht is het verwijderen van het zand helemaal niet noodzakelijk, of kunnen de stelconplaten op een hogere kruin gelegd worden.

Onderwateroever kaaphoofd
Het huidige proces van het monitoren en het beoordelen van de geometrie aan de hand van de signaleringsprofielen zoals opgesteld door Deltares sluit aan op de methodiek van het WBI. Wanneer de signaleringsprofielen onderschreden worden, wordt het onderwatertalud direct hersteld zodat deze weer voldoet aan de voorwaarden. Het proces is geborgd binnen het waterschap. Dit beoordelingsproces maakt het optreden van een eventuele afschuiving veroorzaakt door versteiling, zettingsvloeiing en erosie door golfafslag dan wel stroming verwaarloosbaar klein. De risico's zijn hier mee voldoende in het beheer geborgd tot het einde van deze beoordelingsperiode.

Inspectieaandachtspunten
Het voorland ter plaatse van de TESO haven, waar de toegangswegen tot het TESO terrein gesitueerd zijn, wordt beschermd door bekleding aan de havenrand (zie Figuur 47). Deze bekleding heeft een functie voor de waterveiligheid en dient daarom geïnspecteerd en gemonitord te worden. Mocht er schade of achterstallig onderhoud waargenomen worden dan dient dit te worden hersteld.



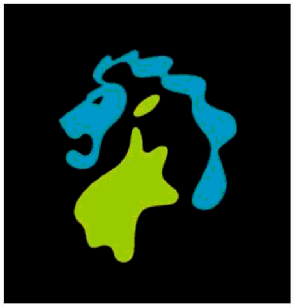
Figuur 47: Voorland ter plaatse van TESO haven

Daarnaast is langs de Onderzeedienstkade, de NAM-kade en de Visafslagkade, zie Figuur 10, is een vloeistofdichte vloer aanwezig. Op basis van expert judgement voldoet de vloeistofdichte vloer aan de signaleringswaarde voor het mechanisme 'golfklappen". Op basis van een berekening voldoet de vloer tevens aan het mechanimse wateroverdukken aan de signaleringswaarde. Zolang er geen scheuren optreden in de vloer is het mechanisme overdrukken maatgevend over het mechanisme golfklappen, en dat kan de vloer weerstaan. Mochten er scheuren komen in de vloer dan zou het kunnen zijn dat golfklappen wel een rol gaat spelen en zal onderzocht moeten worden of de vloer daartegen bestand is. Zolang er periodieke inspecties plaatsvindt met certificering zullen beide mechanisme voldoen aan de signaleringswaarde. Periodieke inspectie van de vloer is noodzakelijk.

Figuur 48: Locaties dijkvakken WAB Havendijk

Helling buitentalud Koegraszeedijk

Een deel van het buitentalud van de Koegraszeedijk voldoet niet aan de toepassingsvoorwaarde voor de gedetailleerde toets van het toetsspoor GEBU, omdat het talud te steil is. Aangezien er een robuust voorland aanwezig is dat de golfaanval flink reduceert, voldoet de grasbekleding op het buitentalud aan de signaleringswaarde (categorie IIv) in een toets op maat. Over het algemeen geldt dat een talud van 1V:2H de toetsinspanning voor de grasbekleding vergroot. Mocht de kans zich voordoen kan worden overwogen om de helling van het talud terug te brengen naar 1V:2,5H of flauwer.



c

[1] Ministeriële Regeling veiligheid primaire waterkeringen 2017, Artikel 1 t/m 6, Ministerie van Infrastructuur en Milieu, 2 december 2016.
[2] Ministeriële Regeling veiligheid primaire waterkeringen 2017, Bijlage I Procedure, Ministerie van Infrastructuur en Milieu, 2 januari 2017.
[3] Ministeriële Regeling veiligheid primaire waterkeringen 2017, Bijlage II, Voorschriften bepaling hydraulische belastingen primaire waterkeringen, Ministerie van Infrastructuur en Milieu, 2 januari 2017.
[4] Ministeriële Regeling veiligheid primaire waterkeringen 2017, Bijlage III , Sterkte en veiligheid, Ministerie van Infrastructuur en Milieu, 2 januari 2017.
[5] WBI 2017, Schematiseringshandleiding sterkte en stabiliteit kunstwerk, Ministerie van Infrastructuur en Milieu, 28 november 2019;
[6] WBI 2017, Schematiseringshandleiding piping bij kunstwerk, Ministerie van Infrastructuur en Milieu, 28 november 2019;
[7] Tekeningen: Rijkswaterstaat Dienst der Zuiderzeewerken, 1944.
[8] Tekeningen: HHNK, 2015.
[9] Handleiding GIS logboek, HHNK, 2018.
[10] Draaiboek Noordzee- en Waddenzeekeringen 2019 - 2020 Alertfase en alarmfase 1 en 2, HHNK 05-08-2019, Corsa: 19.1579949;
[11] Instandhoudingsplan Waterveiligheid coupures Moormanbrug en Visafslag, HHNK d.d. 9 december 2017, Corsanr.: 17.0140838;
[12] Logboek Bepaling hydraulische belastingen Zuiderhaven Den Oever, Wittenveen en Bos, 4 september 2018.
[13] Rijksoverheid (2009). Waterwet. Opgeroepen op 3 april 2019, van Wet- en regelgeving: https://wetten.overheid.nl/BWBR0025458/2014-01-01.
[14] Deltares (2013). *Ontwikkeling suppletie tussen Den Helder en Julianadorp 2007.*
[15] Grondmechanica Delft (1997). Systematisch onderzoek zeedijken Fase 8, factual report. CO-361740/72.
[16] Julianadorp parel van de kop. Verkregen op 16-1-20 via https://www.julianadorp-parelvandekop.com/het-koegras/bedijking-koegras/1600-1930/koegras-bedijking-1600-1930.htm
[17] Notitie schematisering bodemopbouw 13-4 v0.81
[18] TNO (2007). 2007-U-R0566B Bodemdaling in Nederland
[19] RWS (2015). *Suppletieprogramma 2016-2019.* Den Haag: Ministerie van Infrastructuur en Milieu.
[20] Seijffert, J.J.W (1979). Golfoploopmetingen. Beschouwingen over een meetprogramma met een golfoploopmeter op de Pettemer zeewering. Centrum voor Onderzoek Waterkeringen.
[21] Deltares (2008). *Duinen als waterkering Inventarisatie van kennisvragen bij waterschappen, provincies en rijk.*
[22] Deltares (2018). Beoordeling drie onderwateroevers Den Helder en Texel.
[23] Provincie Noord Holland (2005). *Zwakke schakels Noord Holland. Startnotitie voor integrale effectenbeoordeling.* Verkregen op 20-01-2020 via: https://www.commissiemer.nl/docs/mer/p15/p1500/1500-002sn.pdf
[24] Memo Stand van zaken maatregelen Nieuwe Diep in Den Helder, 17 mei 2017. Corsaregistratienummer: 17.0062143.
[25] Arcadis (2010). Primaire waterkeringen dijkringgebied 13 toetsing veiligheid derde toetsronde (VTV2006). http://archief.hhnk.nl/scripts/wsisa.dll/WService=ws_corsa/post/showscan.r?object_type=S&object_id=a.00021895&nativeopen=0&rnd=iyafckcnihVjgfjj1579534411051_0.20927068541811622
[26] Oosterhof holman (2019). Bijzondere renovatie Boerenverdrietsluis. Verkregen op 23-01-2020 via: https://www.oosterhof-holman.nl/nieuws/bijzondere-renovatie-boerenverdrietsluis/
[27] HHNK (2019). Concept M.e.r.-beoordeling Spuisluis Oostoever, Den Helder.

[28] HKV (2018a). Veiligheidsbeoordeling WBI 2017 Het Nieuwe Diep, PR3654.10, HKV lijn in water, maart 2018.
[29] HKV (2018b). Schetsontwerp Het Nieuwe Diep, PR3654.10, HKV lijn in water, maart 2018.
[30] GeoDelft (1997). Systematisch onderzoek zeedijken – Hoofdonderzoek Fase-8, CO-361740/77. Geodelft, juli 1997.
[31] GeoDelft (1998). Systematisch onderzoek zeedijken – Detailonderzoek fase-8, CO-378290/38, GeoDelft, november 1998.
[32] RWS-WVL (2016). Schematiseringshandleiding Macrostabiliteit. Den Haag: Ministerie van Infrastructuur en Milieu.
[33] Provincie Noord-Holland (2019). Planning renovatieprojecten Haven Den Helder, versie 1.0, Projectteam Koopvaardersschutsluis, 19 maart 2019
[34] Deltares (2018). Beoordeling drie onderwateroevers, Den Helder en Texel – kenmerk 112011569-002-GEO-005 (HHNK corsa nr. 18.0238664)
[35] NEN (2017). NEN 9997-1+C2 (nl) Geotechnisch ontwerp van constructies – Deel 1: Algemene regels, Nederlands Normalisatie-Instituut, 2017.
[36] De Helderse Zeewering sinds 1750. Uitgave Kring van Vrienden van de Hondsbossche. 1 januari 2013. via:https://tijdschriften.archiefalkmaar.nl/issue/UVH/2013-01-01/edition/null/page/2?query=helderse%20zeewering&sort=relevance
[37] DHV (2012). Beoordeling Koegraszeedijk – Planperiode 50 jaar, dossier AD3026, registratienummer LW-AF20113126/RK, versie 3.0, definitief, DHV, februari 2012.
[38] RHDHV (2014). Dijkversterking Koegraszeedijk – Ontwerprapport, dossier AD3026, registratienummer LW-AF20140147, versie 4.0, concept, Royal Haskoning DHV, april 2014.
[39] Rijkswaterstaat Direktie Noord-Holland (1979). (Archieftekening) Gedeelte HM1_JM13, verzwaring en verhogen zeewering, bestek NH 3189, dienstjaar 1977-1979, Rijkswaterstaat Direktie Noord-Holland.
[40] Deltares (2020). Beoordeling versterkt deel Koegraszeedijk – normtraject 13-4 km 3.3+50 tot 4.0+47, kenmerk: 11203440-010-GEO-0002, (corsa nr. 21.0005291), definitief, 20 december 2020.
[41] RWS (2020). Factsheet 'Niet Waterkerende Objecten' versie 1.6. Den Haag: Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.
[42] Deltares (2016). Handleiding datamanagement WBI
[43] Ministerie van Infrastructuur en Milieu en STOHA (2015). Kader Zorgplicht Primaire Waterkeringen.
[44] Werkproces E: Bedienen waterkerende kunstwerken Waterveiligheid en Wegen, HHNK d.d. 15 januari 2016, Corsanr. 16.0003102;
[45] Factsheet 'beoordelen versterkingen' versie 1, Helpdesk water d.d. 10 juni 2020;

Bijlage 1: Overzicht gebruikte metrering assemblage

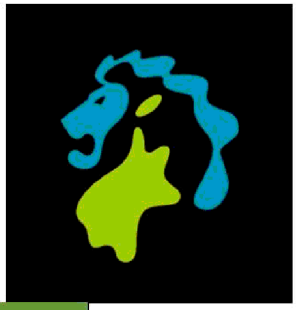
In onderstaande Figuur 49 zijn de kilometerpunten opgenomen zoals gehanteerd in de assemblagetool.

Figuur 49: Kilometerpunten gecombineerde vakken

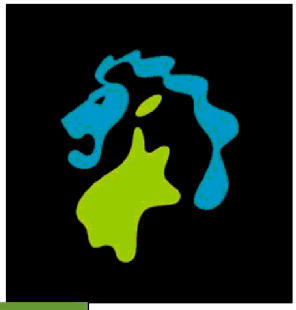
Bijlage 2: Toetsoordeel gecombineerd op vakniveau

In onderstaande tabel is het gecombineerde toetsoordeel op vakniveau weergegeven. Voor meer informatie over de categorieën wordt verwezen naar Figuur 25.

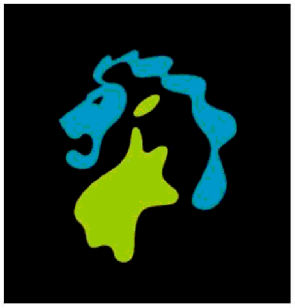
Vaknaam	Vakindeling kilometrering		Toetsoordeel
	van	tot	
13-4_D85_01	0	1,039	IIv
13-4_D85_02	1,039	1,188	IIv
13-4_D85_03	1,188	1,289	IIv
13-4_D85_04	1,289	1,454	IIv
13-4_D85_05	1,454	1,463	IIv
13-4_D85_06	1,463	1,571	IIv
13-4_D85_07	1,571	1,779	IIv
13-4_D85_08	1,779	1,847	IIv
13-4_D85_09	1,847	1,895	Vv
13-4_D85_10	1,895	1,988	Vv
13-4_D85_11	1,988	2,14	Vv
13-4_D85_12	2,14	2,291	Vv
13-4_D85_13	2,291	2,365	Vv
13-4_D85_14	2,365	2,392	Vv
13-4_D85_15	2,392	2,447	Vv
13-4_D85_16	2,447	2,489	Vv
13-4_D85_17	2,489	2,536	Vv
13-4_D85_18	2,536	2,542	Vv
13-4_D85_19	2,542	2,612	Vv
13-4_D85_20	2,612	2,918	Vv
13-4_D85_21	2,918	3,065	Vv
13-4_D85_22	3,065	3,084	Vv
13-4_D85_23	3,084	3,193	IIv
13-4_D85_24	3,193	3,335	IIv
13-4_D85_25	3,335	3,498	IIv
13-4_D85_26	3,498	3,589	IIv
13-4_D85_27	3,589	3,705	IIv
13-4_D85_28	3,705	3,9	IIv
13-4_D85_29	3,9	3,95	IIv
13-4_D85_30	3,95	4,087	IIv
13-4_D85_31	4,087	4,162	IIv
13-4_D85_32	4,162	4,218	IIv
13-4_D85_33	4,218	4,489	IIv
13-4_D85_34	4,489	4,61	IIv
13-4_D85_35	4,61	4,686	IIv



13-4_D85_36	4,686	4,727	IIv
13-4_D85_37	4,727	4,729	IIv
13-4_D85_38	4,729	4,862	IIv
13-4_D85_39	4,862	4,959	IIv
13-4_D85_40	4,959	5,01	IIv
13-4_D85_41	5,01	5,049	IIv
13-4_D85_42	5,049	5,276	IIv
13-4_D85_43	5,276	5,52	IIv
13-4_D86_01	5,52	5,58	IIv
13-4_D86_02	5,58	5,688	IIv
13-4_D86_03	5,688	5,819	IIv
13-4_D86_04	5,819	5,9	IIv
13-4_D86_05	5,9	5,996	IIv
13-4_D86_06	5,996	6,038	IIv
13-4_D86_07	6,038	6,045	IIv
13-4_D86_08	6,045	6,08	Vv
13-4_D86_09	6,08	6,091	Iv
13-4_D86_10	6,091	6,17	Iv
13-4_D86_11	6,17	6,177	Iv
13-4_D86_12	6,177	6,247	IIv
13-4_D86_13	6,247	6,325	IIv
13-4_D86_14	6,325	6,375	IIv
13-4_D86_15	6,375	6,419	IIv
13-4_D86_16	6,419	6,45	IIv
13-4_D86_17	6,45	6,466	IIv
13-4_D86_18	6,466	6,49	IIv
13-4_D86_19	6,49	6,542	IIv
13-4_D86_20	6,542	6,543	IIv
13-4_D86_21	6,543	6,547	IIv
13-4_D86_22	6,547	6,55	IIv
13-4_D86_23	6,55	6,57	IVv
13-4_D86_24	6,57	6,599	Vv
13-4_D86_25	6,599	6,64	IVv
13-4_D86_26	6,64	6,642	IIv
13-4_D86_27	6,642	6,647	IIv
13-4_D86_28	6,647	6,755	IIv
13-4_D86_29	6,755	6,79	IIv
13-4_D86_30	6,79	6,8	IIv
13-4_D86_31	6,8	6,83	IIv
13-4_D86_32	6,83	6,843	IIv
13-4_D86_33	6,843	6,88	IIv



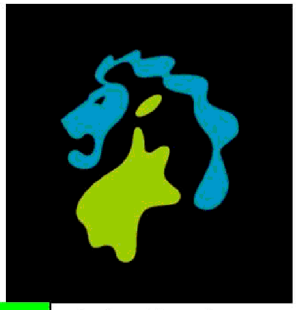
13-4_D86_34	6,88	6,919	IIv
13-4_D86_35	6,919	6,92	IIv
13-4_D86_36	6,92	6,974	IIv
13-4_D86_37	6,974	6,979	Vv
13-4_D86_38	6,979	7,036	Vv
13-4_D86_39	7,036	7,136	Vv
13-4_D86_40	7,136	7,22	Vv
13-4_D86_41	7,22	7,224	Vv
13-4_D86_42	7,224	7,293	Vv
13-4_D86_43	7,293	7,35	Vv
13-4_D86_44	7,35	7,479	Vv
13-4_D86_45	7,479	7,486	Vv
13-4_D86_46	7,486	7,8	Vv
13-4_D86_47	7,8	7,843	Vv
13-4_D86_48	7,843	7,929	IIv
13-4_D86_49	7,929	8,266	Iv
13-4_D87_01	8,266	8,63	IVv
13-4_D87_02	8,63	8,64	Vv
13-4_D87_03	8,64	8,779	Vv
13-4_D87_04	8,779	8,782	Vv
13-4_D87_05	8,782	8,91	Vv
13-4_D87_06	8,91	8,987	Vv
13-4_D87_07	8,987	9	Vv
13-4_D87_08	9	9,05	Vv
13-4_D87_09	9,05	9,45	Vv
13-4_D87_10	9,45	9,55	Vv
13-4_D87_11	9,55	9,70281	Vv
13-4_D87_12	9,70281	9,703	Vv
13-4_D87_13	9,703	9,833	Vv
13-4_D87_14	9,833	10,017	Vv
13-4_D87_15	10,017	10,036	IVv
13-4_D87_16	10,036	10,129	IIv
13-4_D87_17	10,129	10,141	IIv
13-4_D87_18	10,141	10,16	IIv



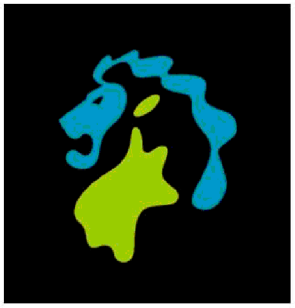
Bijlage 3: Toetsoordeel macrostabiliteit binnenwaarts (STBI) op vakniveau

In onderstaande tabel is het toetsoordeel voor het toetsspoor STBI weergegeven. Voor meer informatie over de categorieën wordt verwezen naar Figuur 25.

Vaknaam	Vakindeling kilometrering		Toetsoordeel	Toetsniveau
	van	tot		
13-4_D85_STBI_1-0	0,000	1,039	-	-
13-4_D85_STBI_2-0	1,039	1,454	Iv	Gedetailleerde toets
13-4_D85_STBI_3-0	1,454	1,571	Iv	Gedetailleerde toets
13-4_D85_STBI_4-0	1,571	1,779	IIv	Gedetailleerde toets
13-4_D85_STBI_5-0	1,779	1,895	Iv	Gedetailleerde toets
13-4_D85_STBI_6-0	1,895	2,291	IIv	Gedetailleerde toets
13-4_D85_STBI_7-0	2,291	2,392	Iv	Gedetailleerde toets
13-4_D85_STBI_8-0	2,392	2,542	Iv	Gedetailleerde toets
13-4_D85_STBI_9-0	2,542	2,918	Iv	Gedetailleerde toets
13-4_D85_STBI_10-0	2,918	3,065	IIv	Gedetailleerde toets
13-4_D85_STBI_11-0	3,065	3,335	Iv	Gedetailleerde toets
13-4_D85_STBI_12-0	3,335	3,900	Iv	Gedetailleerde toets
13-4_D85_STBI_13-0	3,900	3,950	Iv	Gedetailleerde toets
13-4_D85_STBI_14-0	3,950	4,727	Iv	Gedetailleerde toets
13-4_D85_STBI_15-0	4,727	5,010	Iv	Gedetailleerde toets
13-4_D85_STBI_16-0	5,010	5,276	Iv	Gedetailleerde toets
13-4_D85_STBI_17-0	5,276	5,520	Iv	Gedetailleerde toets
13-4_D86_STBI_1-0	5,52	5,58	Iv	Gedetailleerde toets
13-4_D86_STBI_2-0	5,58	5,688	Iv	Toets op maat
13-4_D86_STBI_3-0	5,688	5,9	Iv	Toets op maat
13-4_D86_STBI_4-0	5,9	5,996	Iv	Toets op maat
13-4_D86_STBI_5-1	5,996	6,08	Iv	Toets op maat
13-4_D86_STBI_5-2	6,08	6,177	-	-
13-4_D86_STBI_6-1	6,177	6,247	Iv	Toets op maat
13-4_D86_STBI_6-2	6,247	6,419	IIv	Toets op maat
13-4_D86_STBI_7-0	6,419	6,49	Iv	Toets op maat
13-4_D86_STBI_8-1	6,49	6,55	IIv	Gedetailleerde toets
13-4_D86_STBI_8-2	6,55	6,599	IVv	Gedetailleerde toets
13-4_D86_STBI_9-0	6,599	6,64	IVv	Gedetailleerde toets
13-4_D86_STBI_10-0	6,64	6,755	IIv	Toets op maat
13-4_D86_STBI_11-0	6,755	6,83	Iv	Gedetailleerde toets
13-4_D86_STBI_12-0	6,83	6,88	IIv	Toets op maat
13-4_D86_STBI_13-0	6,88	6,974	IIv	Toets op maat
13-4_D86_STBI_14-0	6,974	7,22	Iv	Gedetailleerde toets
13-4_D86_STBI_15-0	7,22	7,486	Iv	Toets op maat



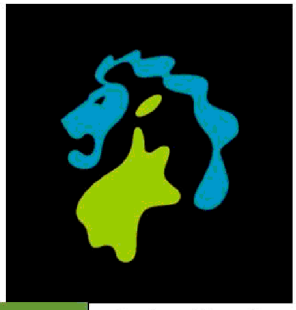
13-4_D86_STBI_16-1	7,486	7,929	Iv	Gedetailleerde toets
13-4_D86_STBI_16-2	7,929	8,266	-	-
13-4_D87_STBI_1-0	8,266	8,63	IVv	Toets op maat
13-4_D87_STBI_2-1	8,63	8,779	IVv	Toets op maat
13-4_D87_STBI_2-2	8,779	8,91	IVv	Toets op maat
13-4_D87_STBI_2-3	8,91	8,987	IVv	Toets op maat
13-4_D87_STBI_3-0	8,987	9,70281	IIIv	Toets op maat
13-4_D87_STBI_4-0	9,70281	9,833	IIv	Gedetailleerde toets
13-4_D87_STBI_5-0	9,833	10,017	IVv	Gedetailleerde toets
13-4_D87_STBI_6-0	10,017	10,16	Iv	Gedetailleerde toets



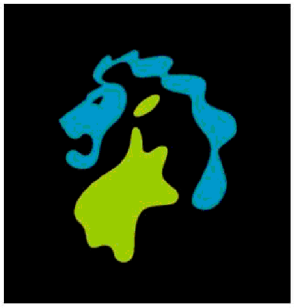
Bijlage 4: Toetsoordeel macrostabiliteit buitenwaarts (STBU) op vakniveau

In onderstaande tabel is het toetsoordeel voor het toetsspoor STBU weergegeven. Voor meer informatie over de categorieën wordt verwezen naar Figuur 25.

Vaknaam	Vakindeling kilometrering		Toetsoordeel	Toetsniveau
	van	tot		
13-4_D85_STBU_1-0	0	1,039	-	-
13-4_D85_STBU_2-0	1,039	1,454	IIv	Toets op maat
13-4_D85_STBU_3-1	1,454	1,571	IIv	Toets op maat
13-4_D85_STBU_3-2	1,571	1,779	IIv	Toets op maat
13-4_D85_STBU_4-1	1,779	2,14	IIv	Toets op maat
13-4_D85_STBU_4-2	2,14	2,291	IIv	Toets op maat
13-4_D85_STBU_5-0	2,291	2,392	IIv	Toets op maat
13-4_D85_STBU_6-0	2,392	3,065	IIv	Toets op maat
13-4_D85_STBU_7-0	3,065	3,335	IIv	Toets op maat
13-4_D85_STBU_8-0	3,335	3,9	IIv	Toets op maat
13-4_D85_STBU_9-0	3,9	3,95	IIv	Toets op maat
13-4_D85_STBU_10-0	3,95	4,727	IIv	Toets op maat
13-4_D85_STBU_11-0	4,727	5,01	IIv	Toets op maat
13-4_D85_STBU_12-0	5,01	5,276	IIv	Toets op maat
13-4_D85_STBU_13-0	5,276	5,52	IIv	Toets op maat
13-4_D86_STBU_1-0	5,52	5,58	Iv	-
13-4_D86_STBU_2-0	5,58	5,688	IIv	Gedetailleerde toets
13-4_D86_STBU_3-0	5,688	5,9	IIv	Gedetailleerde toets
13-4_D86_STBU_4-0	5,9	5,996	IIv	Gedetailleerde toets
13-4_D86_STBU_5-1	5,996	6,045	IIv	Gedetailleerde toets
13-4_D86_STBU_5-2	6,045	6,08	Vv	Toets op maat
13-4_D86_STBU_5-3	6,08	6,177	-	-
13-4_D86_STBU_6-0	6,177	6,247	IIv	Toets op maat
13-4_D86_STBU_7-0	6,247	6,419	IIv	Toets op maat
13-4_D86_STBU_8-0	6,419	6,49	IIv	Toets op maat
13-4_D86_STBU_9-1	6,49	6,57	IIv	Gedetailleerde toets
13-4_D86_STBU_9-2	6,57	6,599	Vv	Gedetailleerde toets
13-4_D86_STBU_10-0	6,599	6,64	IIv	Gedetailleerde toets
13-4_D86_STBU_11-0	6,64	6,79	IIv	Toets op maat
13-4_D86_STBU_12-0	6,79	6,974	IIv	Gedetailleerde toets
13-4_D86_STBU_13-0	6,974	7,22	Vv	Toets op maat
13-4_D86_STBU_14-0	7,22	7,486	Vv	Toets op maat
13-4_D86_STBU_15-0	7,486	7,8	IIv	Toets op maat
13-4_D86_STBU_16-0	7,8	7,929	IIv	Toets op maat
13-4_D86_STBU_16-1	7,929	8,266	-	-



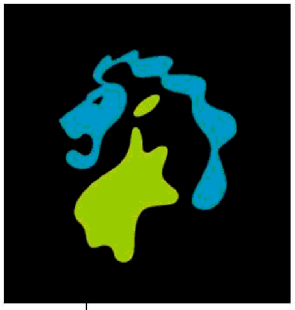
13-4_D87_STBU_1-0	8,266	8,63	IIv	Gedetailleerde toets
13-4_D87_STBU_2-0	8,63	8,987	Vv	Gedetailleerde toets
13-4_D87_STBU_3-0	8,987	9,833	Vv	Gedetailleerde toets
13-4_D87_STBU_4-0	9,833	10,017	Vv	Gedetailleerde toets
13-4_D87_STBU_5-0	10,017	10,16	IIv	Gedetailleerde toets



Bijlage 5: Toetsoordeel piping en heave (STPH) op vakniveau

In onderstaande tabel is het toetsoordeel voor het toetsspoor STPH weergegeven. Voor meer informatie over de categorieën wordt verwezen naar Figuur 25.

Vaknaam	Vakindeling kilometrering		Toetsoordeel	Toetsniveau
	van	tot		
13-4_D85_STPH_1-0	0	1,039	-	-
13-4_D85_STPH_2-0	1,039	1,454	Iv	Toets op maat
13-4_D85_STPH_3-0	1,454	1,571	Iv	Toets op maat
13-4_D85_STPH_4-0	1,571	1,779	Iv	Gedetailleerde toets
13-4_D85_STPH_5-0	1,779	1,895	Iv	Gedetailleerde toets
13-4_D85_STPH_6-0	1,895	2,291	Iv	Gedetailleerde toets
13-4_D85_STPH_7-0	2,291	2,392	Iv	Gedetailleerde toets
13-4_D85_STPH_8-0	2,392	2,542	Iv	Gedetailleerde toets
13-4_D85_STPH_9-0	2,542	2,918	Iv	Gedetailleerde toets
13-4_D85_STPH_10-0	2,918	3,065	Iv	Gedetailleerde toets
13-4_D85_STPH_11-0	3,065	3,335	IIv	Gedetailleerde toets
13-4_D85_STPH_12-0	3,335	3,9	Iv	Gedetailleerde toets
13-4_D85_STPH_13-0	3,9	3,95	Iv	Gedetailleerde toets
13-4_D85_STPH_14-0	3,95	4,727	Iv	Gedetailleerde toets
13-4_D85_STPH_15-0	4,727	5,01	Iv	Gedetailleerde toets
13-4_D85_STPH_16-0	5,01	5,276	Iv	Gedetailleerde toets
13-4_D85_STPH_17-0	5,276	5,52	Iv	Gedetailleerde toets
13-4_D86_STPH_1-0	5,52	5,58	-	-
13-4_D86_STPH_2-0	5,58	5,688	IIv	Gedetailleerde toets
13-4_D86_STPH_3-0	5,688	5,9	Iv	Gedetailleerde toets
13-4_D86_STPH_4-0	5,9	5,996	Iv	Gedetailleerde toets
13-4_D86_STPH_5-1	5,996	6,038	Iv	Gedetailleerde toets
13-4_D86_STPH_5-2	6,038	6,177	-	-
13-4_D86_STPH_6-1	6,177	6,247	IIv	Gedetailleerde toets
13-4_D86_STPH_6-2	6,247	6,45	IIv	Gedetailleerde toets
13-4_D86_STPH_7-0	6,45	6,543	Iv	Gedetailleerde toets
13-4_D86_STPH_8-0	6,543	6,599	Iv	Gedetailleerde toets
13-4_D86_STPH_9-0	6,599	6,64	Iv	Gedetailleerde toets
13-4_D86_STPH_10-0	6,64	6,647	Iv	Gedetailleerde toets
13-4_D86_STPH_11-0	6,647	6,83	Iv	Gedetailleerde toets
13-4_D86_STPH_12-0	6,83	6,88	IIv	Gedetailleerde toets
13-4_D86_STPH_13-0	6,88	6,974	IIv	Gedetailleerde toets
13-4_D86_STPH_14-0	6,974	7,293	IVv	Gedetailleerde toets
13-4_D86_STPH_15-0	7,293	7,486	Iv	Gedetailleerde toets
13-4_D86_STPH_16-1	7,486	7,929	Iv	Gedetailleerde toets



13-4_D86_STPH_16-2	7,929	8,266	-	-
13-4_D87_STPH_1-0	8,266	8,63	IIv	Toets op maat
13-4_D87_STPH_2-0	8,63	8,987	Iv	Toets op maat
13-4_D87_STPH_3-0	8,987	9,70281	Iv	Toets op maat
13-4_D87_STPH_4-0	9,70281	10,017	IIv	Toets op maat
13-4_D87_STPH_5-0	10,017	10,16	Iv	Toets op maat

Bijlage 6: Toetsoordeel microstabiliteit (STMI) op vakniveau

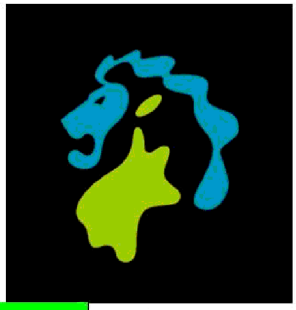
In onderstaande tabel is het toetsoordeel voor het toetsspoor STMI weergegeven. Voor meer informatie over de categorieën wordt verwezen naar Figuur 25.

Vaknaam	Vakindeling kilometrering		Toetsoordeel	Toetsniveau
	van	tot		
13-4_D85_STMI_01	0	1,039	-	-
13-4_D85_STMI_02	1,039	5,52	Iv	Eenvoudige toets
13-4_D86_STMI_01	5,52	6,325	Iv	Eenvoudige toets
13-4_D86_STMI_02	6,325	6,375	IIv	Gedetailleerde toets
13-4_D86_STMI_03	6,375	6,542	Iv	Eenvoudige toets
13-4_D86_STMI_04	6,542	6,8	IIv	Gedetailleerde toets
13-4_D86_STMI_05	6,8	6,919	Iv	Eenvoudige toets
13-4_D86_STMI_06	6,919	7,35	IIv	Gedetailleerde toets
13-4_D86_STMI_07	7,35	8,266	Iv	Eenvoudige toets
13-4_D87_STMI_01	8,266	9	Iv	Eenvoudige toets
13-4_D87_STMI_02	9	9,05	IIv	Gedetailleerde toets
13-4_D87_STMI_03	9,05	9,45	Iv	Eenvoudige toets
13-4_D87_STMI_04	9,45	9,55	IIv	Gedetailleerde toets
13-4_D87_STMI_05	9,55	10,16	Iv	Eenvoudige toets

Bijlage 7: Toetsoordeel golfklappen op asfaltbekleding (AGK) op vakniveau

In onderstaande tabel is het toetsoordeel voor het toetsspoor AGK weergegeven. Voor meer informatie over de categorieën wordt verwezen naar Figuur 25.

Vaknaam	Vakindeling kilometrering		Toetsoordeel	Toetsniveau
	van	tot		
13-4_D85_AGK_01	0	1,039	-	-
13-4_D85_AGK_02	1,039	1,188	IIv	Gedetailleerde toets
13-4_D85_AGK_03	1,188	1,289	IIv	Gedetailleerde toets
13-4_D85_AGK_04	1,289	1,463	IIv	Gedetailleerde toets
13-4_D85_AGK_05	1,463	1,847	IIv	Gedetailleerde toets
13-4_D85_AGK_06	1,847	1,988	Vv	Gedetailleerde toets
13-4_D85_AGK_07	1,988	2,365	Vv	Gedetailleerde toets
13-4_D85_AGK_08	2,365	2,447	Vv	Gedetailleerde toets
13-4_D85_AGK_09	2,447	2,489	Vv	Gedetailleerde toets
13-4_D85_AGK_10	2,489	2,536	Vv	Gedetailleerde toets
13-4_D85_AGK_11	2,536	2,612	Vv	Gedetailleerde toets
13-4_D85_AGK_12	2,612	3,084	Vv	Gedetailleerde toets
13-4_D85_AGK_13	3,084	3,193	IIv	Gedetailleerde toets
13-4_D85_AGK_14	3,193	3,498	IIv	Gedetailleerde toets
13-4_D85_AGK_15	3,498	3,589	IIv	Gedetailleerde toets
13-4_D85_AGK_16	3,589	3,705	IIv	Gedetailleerde toets
13-4_D85_AGK_17	3,705	4,087	IIv	Gedetailleerde toets
13-4_D85_AGK_18	4,087	4,162	IIv	Gedetailleerde toets
13-4_D85_AGK_19	4,162	4,218	IIv	Gedetailleerde toets
13-4_D85_AGK_20	4,218	4,489	IIv	Gedetailleerde toets
13-4_D85_AGK_21	4,489	4,61	IIv	Gedetailleerde toets
13-4_D85_AGK_22	4,61	4,686	IIv	Gedetailleerde toets
13-4_D85_AGK_23	4,686	4,729	IIv	Gedetailleerde toets
13-4_D85_AGK_24	4,729	4,862	IIv	Gedetailleerde toets
13-4_D85_AGK_25	4,862	4,959	IIv	Gedetailleerde toets
13-4_D85_AGK_26	4,959	5,049	IIv	Gedetailleerde toets
13-4_D85_AGK_27	5,049	5,52	IIv	Gedetailleerde toets
13-4_D86_AGK_01	5,52	5,58	IIv	Toets op maat
13-4_D86_AGK_02	5,58	5,819	Iv	Toets op maat
13-4_D86_AGK_03	5,819	6,091	Iv	Toets op maat
13-4_D86_AGK_04	6,091	6,17	-	-
13-4_D86_AGK_05	6,17	6,466	-	-
13-4_D86_AGK_06	6,466	6,547	-	-
13-4_D86_AGK_07	6,547	6,642	-	-
13-4_D86_AGK_08	6,642	6,843	-	-

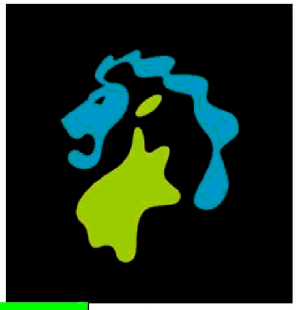


13-4_D86_AGK_09	6,843	6,92	Iv	Toets op maat
13-4_D86_AGK_10	6,92	6,979	-	
13-4_D86_AGK_11	6,979	7,036	Iv	Toets op maat
13-4_D86_AGK_12	7,036	7,136	-	
13-4_D86_AGK_13	7,136	7,224	Iv	Toets op maat
13-4_D86_AGK_14	7,224	7,479	Iv	Toets op maat
13-4_D86_AGK_15	7,479	7,843	Iv	Toets op maat
13-4_D86_AGK_16	7,843	7,929	Iv	Toets op maat
13-4_D86_AGK_17	7,929	8,266	-	
13-4_D87_AGK_01	8,266	10,036	-	
13-4_D87_AGK_02	10,036	10,129	IIv	Gedetailleerde toets
13-4_D87_AGK_03	10,129	10,16	IIv	Gedetailleerde toets

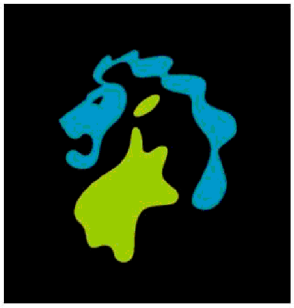
Bijlage 8: Toetsoordeel wateroverdruk bij asfaltbekleding (AWO) op vakniveau

In onderstaande tabel is het toetsoordeel voor het toetsspoor AWO weergegeven. Voor meer informatie over de categorieën wordt verwezen naar Figuur 25.

Vaknaam	Vakindeling kilometrering		Toetsoordeel	Toetsniveau
	van	tot		
13-4_D85_AWO_01	0	1,039	-	-
13-4_D85_AWO_02	1,039	1,188	Iv	Eenvoudige toets
13-4_D85_AWO_03	1,188	1,289	Iv	Eenvoudige toets
13-4_D85_AWO_04	1,289	1,463	Iv	Eenvoudige toets
13-4_D85_AWO_05	1,463	1,847	Iv	Eenvoudige toets
13-4_D85_AWO_06	1,847	1,988	Iv	Eenvoudige toets
13-4_D85_AWO_07	1,988	2,365	Iv	Eenvoudige toets
13-4_D85_AWO_08	2,365	2,447	Iv	Eenvoudige toets
13-4_D85_AWO_09	2,447	2,489	Iv	Eenvoudige toets
13-4_D85_AWO_10	2,489	2,536	Iv	Eenvoudige toets
13-4_D85_AWO_11	2,536	2,612	Iv	Eenvoudige toets
13-4_D85_AWO_12	2,612	3,084	Iv	Eenvoudige toets
13-4_D85_AWO_13	3,084	3,193	Iv	Eenvoudige toets
13-4_D85_AWO_14	3,193	3,498	Iv	Eenvoudige toets
13-4_D85_AWO_15	3,498	3,589	Iv	Eenvoudige toets
13-4_D85_AWO_16	3,589	3,705	Iv	Eenvoudige toets
13-4_D85_AWO_17	3,705	4,087	Iv	Eenvoudige toets
13-4_D85_AWO_18	4,087	4,162	Iv	Eenvoudige toets
13-4_D85_AWO_19	4,162	4,218	Iv	Eenvoudige toets
13-4_D85_AWO_20	4,218	4,489	Iv	Eenvoudige toets
13-4_D85_AWO_21	4,489	4,61	Iv	Eenvoudige toets
13-4_D85_AWO_22	4,61	4,686	Iv	Eenvoudige toets
13-4_D85_AWO_23	4,686	4,729	Iv	Eenvoudige toets
13-4_D85_AWO_24	4,729	4,862	Iv	Eenvoudige toets
13-4_D85_AWO_25	4,862	4,959	Iv	Eenvoudige toets
13-4_D85_AWO_26	4,959	5,049	Iv	Eenvoudige toets
13-4_D85_AWO_27	5,049	5,52	Iv	Eenvoudige toets
13-4_D86_AWO_01	5,52	5,58	Iv	Toets op maat
13-4_D86_AWO_02	5,58	5,819	Iv	Toets op maat
13-4_D86_AWO_03	5,819	6,091	Iv	Toets op maat
13-4_D86_AWO_04	6,091	6,17	-	-
13-4_D86_AWO_05	6,17	6,466	-	-
13-4_D86_AWO_06	6,466	6,547	-	-
13-4_D86_AWO_07	6,547	6,642	-	-
13-4_D86_AWO_08	6,642	6,843	-	-



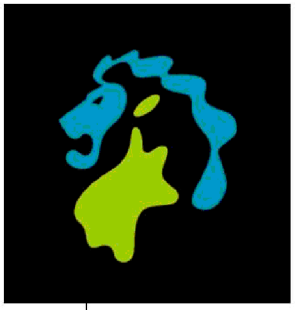
13-4_D86_AWO_09	6,843	6,92	Iv	Toets op maat
13-4_D86_AWO_10	6,92	6,979	-	-
13-4_D86_AWO_11	6,979	7,036	Iv	Toets op maat
13-4_D86_AWO_12	7,036	7,136	-	-
13-4_D86_AWO_13	7,136	7,224	Iv	Toets op maat
13-4_D86_AWO_14	7,224	7,479	Iv	Toets op maat
13-4_D86_AWO_15	7,479	7,843	Iv	Toets op maat
13-4_D86_AWO_16	7,843	7,929	Iv	Toets op maat
13-4_D86_AWO_17	7,929	8,266	-	-
13-4_D87_AWO_01	8,266	10,036	-	-
13-4_D87_AWO_02	10,036	10,129	Iv	Eenvoudige toets
13-4_D87_AWO_03	10,129	10,16	Iv	Eenvoudige toets



Bijlage 9: Toetsoordeel gras erosie buitentalud (GEBU) op vakniveau

In onderstaande tabel is het toetsoordeel voor het toetsspoor GEBU weergegeven. Voor meer informatie over de categorieën wordt verwezen naar Figuur 25.

Vaknaam	Vakindeling kilometrering		Toetsoordeel	Toetsniveau
	van	tot		
13-4_D85_GEBU_01	0	1,039	-	-
13-4_D85_GEBU_02	1,039	1,188	IIv	Gedetailleerde toets
13-4_D85_GEBU_03	1,188	1,289	IIv	Gedetailleerde toets
13-4_D85_GEBU_04	1,289	1,463	IIv	Gedetailleerde toets
13-4_D85_GEBU_05	1,463	1,988	IIv	Gedetailleerde toets
13-4_D85_GEBU_06	1,988	2,365	IIv	Gedetailleerde toets
13-4_D85_GEBU_07	2,365	2,447	IIv	Gedetailleerde toets
13-4_D85_GEBU_08	2,447	2,489	-	-
13-4_D85_GEBU_09	2,489	2,536	-	-
13-4_D85_GEBU_10	2,536	2,612	IIv	Gedetailleerde toets
13-4_D85_GEBU_11	2,612	3,193	IIv	Gedetailleerde toets
13-4_D85_GEBU_12	3,193	3,498	IIv	Gedetailleerde toets
13-4_D85_GEBU_13	3,498	3,589	IIv	Gedetailleerde toets
13-4_D85_GEBU_14	3,589	3,705	IIv	Gedetailleerde toets
13-4_D85_GEBU_15	3,705	4,087	IIv	Gedetailleerde toets
13-4_D85_GEBU_16	4,087	4,162	IIv	Gedetailleerde toets
13-4_D85_GEBU_17	4,162	4,218	IIv	Gedetailleerde toets
13-4_D85_GEBU_18	4,218	4,61	IIv	Gedetailleerde toets
13-4_D85_GEBU_19	4,61	4,686	IIv	Gedetailleerde toets
13-4_D85_GEBU_20	4,686	4,729	IIv	Gedetailleerde toets
13-4_D85_GEBU_21	4,729	4,862	IIv	Gedetailleerde toets
13-4_D85_GEBU_22	4,862	4,959	IIv	Gedetailleerde toets
13-4_D85_GEBU_23	4,959	5,049	IIv	Gedetailleerde toets
13-4_D85_GEBU_24	5,049	5,52	IIv	Gedetailleerde toets
13-4_D86_GEBU_01	5,52	5,58	IIv	Toets op maat
13-4_D86_GEBU_02	5,58	5,819	-	-
13-4_D86_GEBU_03	5,819	6,091	-	-
13-4_D86_GEBU_04	6,091	6,17	-	-
13-4_D86_GEBU_05	6,17	6,466	-	-
13-4_D86_GEBU_06	6,466	6,547	-	-
13-4_D86_GEBU_07	6,547	6,642	IIv	Toets op maat
13-4_D86_GEBU_08	6,642	6,843	-	-
13-4_D86_GEBU_09	6,843	6,92	-	-
13-4_D86_GEBU_10	6,92	6,979	-	-
13-4_D86_GEBU_11	6,979	7,036	-	-



13-4_D86_GEBU_12	7,036	7,136	-	-
13-4_D86_GEBU_13	7,136	7,224	-	-
13-4_D86_GEBU_14	7,224	7,479	-	-
13-4_D86_GEBU_15	7,479	7,843	-	-
13-4_D86_GEBU_16	7,843	7,929	-	-
13-4_D86_GEBU_17	7,929	8,266	-	-
13-4_D87_GEBU_01	8,266	8,64	IIv	Toets op maat
13-4_D87_GEBU_02	8,64	8,782	IIv	Toets op maat
13-4_D87_GEBU_03	8,782	9,703	IIv	Toets op maat
13-4_D87_GEBU_04	9,703	10,036	IVv	Toets op maat
13-4_D87_GEBU_05	10,036	10,129	IIv	Gedetailleerde toets
13-4_D87_GEBU_06	10,129	10,141	IIv	Gedetailleerde toets
13-4_D87_GEBU_07	10,141	10,16	IIv	Gedetailleerde toets

Bijlage 10: Toetsoordeel gras afschuiven buitentalud (GABU) op vakniveau

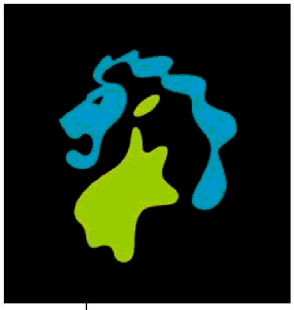
In onderstaande tabel is het toetsoordeel voor het toetsspoor GABU weergegeven. Voor meer informatie over de categorieën wordt verwezen naar Figuur 25.

Vaknaam	Vakindeling kilometrering		Toetsoordeel	Toetsniveau
	van	tot		
13-4_D85_GABU_01	0	1,039	-	-
13-4_D85_GABU_02	1,039	5,52	Iv	Eenvoudige toets
13-4_D86_GABU_01	5,52	5,58	Iv	Toets op maat
13-4_D86_GABU_02	5,58	5,819	-	-
13-4_D86_GABU_03	5,819	6,091	-	-
13-4_D86_GABU_04	6,091	6,17	-	-
13-4_D86_GABU_05	6,17	6,466	-	-
13-4_D86_GABU_06	6,466	6,547	-	-
13-4_D86_GABU_07	6,547	6,642	Iv	Toets op maat
13-4_D86_GABU_08	6,642	6,843	-	-
13-4_D86_GABU_09	6,843	6,92	-	-
13-4_D86_GABU_10	6,92	6,979	-	-
13-4_D86_GABU_11	6,979	7,036	-	-
13-4_D86_GABU_12	7,036	7,136	-	-
13-4_D86_GABU_13	7,136	7,224	-	-
13-4_D86_GABU_14	7,224	7,479	-	-
13-4_D86_GABU_15	7,479	7,843	-	-
13-4_D86_GABU_16	7,843	7,929	-	-
13-4_D86_GABU_17	7,929	8,266	-	-
13-4_D87_GABU_01	8,266	9,703	Iv	Toets op maat
13-4_D87_GABU_02	9,703	10,16	Iv	Eenvoudige toets

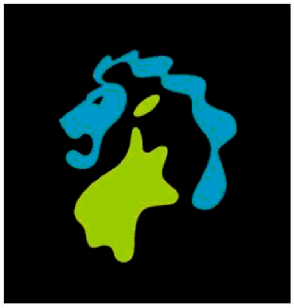
Bijlage 11: Toetsoordeel gras erosie kruin binnentalud (GEKB) op vakniveau

In onderstaande tabel is het toetsoordeel voor het toetsspoor GEKB weergegeven. Voor meer informatie over de categorieën wordt verwezen naar Figuur 25.

Vaknaam	Vakindeling kilometrering		Toetsoordeel	Toetsniveau
	van	tot		
13-4_D85_GEKB_01	0	1,039	-	-
13-4_D85_GEKB_02	1,039	1,188	Iv	Toets op maat
13-4_D85_GEKB_03	1,188	1,289	IIv	Toets op maat
13-4_D85_GEKB_04	1,289	1,463	IIv	Toets op maat
13-4_D85_GEKB_05	1,463	1,988	IIv	Toets op maat
13-4_D85_GEKB_06	1,988	2,365	IIv	Toets op maat
13-4_D85_GEKB_07	2,365	2,447	IIv	Toets op maat
13-4_D85_GEKB_08	2,447	2,489	Iv	Toets op maat
13-4_D85_GEKB_09	2,489	2,536	Iv	Toets op maat
13-4_D85_GEKB_10	2,536	2,612	IIv	Toets op maat
13-4_D85_GEKB_11	2,612	3,193	IIv	Toets op maat
13-4_D85_GEKB_12	3,193	3,498	Iv	Toets op maat
13-4_D85_GEKB_13	3,498	3,589	Iv	Toets op maat
13-4_D85_GEKB_14	3,589	3,705	Iv	Toets op maat
13-4_D85_GEKB_15	3,705	4,087	Iv	Toets op maat
13-4_D85_GEKB_16	4,087	4,162	Iv	Toets op maat
13-4_D85_GEKB_17	4,162	4,218	Iv	Toets op maat
13-4_D85_GEKB_18	4,218	4,61	IIv	Toets op maat
13-4_D85_GEKB_19	4,61	4,686	IIv	Toets op maat
13-4_D85_GEKB_20	4,686	4,729	IIv	Toets op maat
13-4_D85_GEKB_21	4,729	4,862	IIv	Toets op maat
13-4_D85_GEKB_22	4,862	4,959	IIv	Toets op maat
13-4_D85_GEKB_23	4,959	5,049	IIv	Toets op maat
13-4_D85_GEKB_24	5,049	5,52	IIv	Toets op maat
13-4_D86_GEKB_01	5,52	5,58	IIv	Toets op maat
13-4_D86_GEKB_02	5,58	5,819	IIv	Toets op maat
13-4_D86_GEKB_03	5,819	6,091	Iv	Toets op maat
13-4_D86_GEKB_04	6,091	6,17	-	-
13-4_D86_GEKB_05	6,17	6,466	-	-
13-4_D86_GEKB_06	6,466	6,547	Iv	Toets op maat
13-4_D86_GEKB_07	6,547	6,642	IIv	Toets op maat
13-4_D86_GEKB_08	6,642	6,843	-	-
13-4_D86_GEKB_09	6,843	6,92	IIv	Toets op maat
13-4_D86_GEKB_10	6,92	6,979	-	-
13-4_D86_GEKB_11	6,979	7,036	-	-



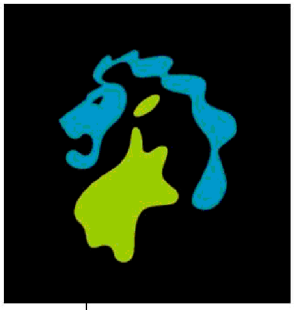
13-4_D86_GEKB_12	7,036	7,136	-	-
13-4_D86_GEKB_13	7,136	7,224	-	-
13-4_D86_GEKB_14	7,224	7,479	-	-
13-4_D86_GEKB_15	7,479	7,843	Iv	Toets op maat
13-4_D86_GEKB_16	7,843	7,929	Iv	Toets op maat
13-4_D86_GEKB_17	7,929	8,266	-	-
13-4_D87_GEKB_01	8,266	8,64	Iv	Gedetailleerde toets
13-4_D87_GEKB_02	8,64	8,782	Iv	Gedetailleerde toets
13-4_D87_GEKB_03	8,782	9,703	IIv	Gedetailleerde toets
13-4_D87_GEKB_04	9,703	10,036	IIv	Gedetailleerde toets
13-4_D87_GEKB_05	10,036	10,129	Iv	Gedetailleerde toets
13-4_D87_GEKB_06	10,129	10,141	Iv	Gedetailleerde toets
13-4_D87_GEKB_07	10,141	10,16	Iv	Gedetailleerde toets



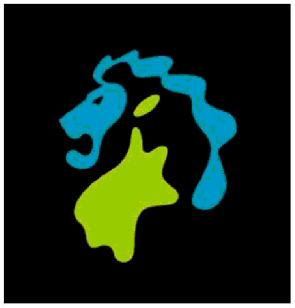
Bijlage 12: Toetsoordeel gras afschuiven binnentalud (GABI) op vakniveau

In onderstaande tabel is het toetsoordeel voor het toetsspoor GABI weergegeven. Voor meer informatie over de categorieën wordt verwezen naar Figuur 25.

Vaknaam	Vakindeling kilometrering		Toetsoordeel	Toetsniveau
	van	tot		
13-4_D85_GABI_01	0	1,039	-	-
13-4_D85_GABI_02	1,039	1,188	Iv	Eenvoudige toets
13-4_D85_GABI_03	1,188	1,289	Iv	Eenvoudige toets
13-4_D85_GABI_04	1,289	1,463	Iv	Eenvoudige toets
13-4_D85_GABI_05	1,463	1,988	Iv	Eenvoudige toets
13-4_D85_GABI_06	1,988	2,365	Iv	Eenvoudige toets
13-4_D85_GABI_07	2,365	2,447	Iv	Eenvoudige toets
13-4_D85_GABI_08	2,447	2,489	Iv	Eenvoudige toets
13-4_D85_GABI_09	2,489	2,536	Iv	Eenvoudige toets
13-4_D85_GABI_10	2,536	2,612	Iv	Eenvoudige toets
13-4_D85_GABI_11	2,612	3,193	Iv	Eenvoudige toets
13-4_D85_GABI_12	3,193	3,498	Iv	Eenvoudige toets
13-4_D85_GABI_13	3,498	3,589	Iv	Eenvoudige toets
13-4_D85_GABI_14	3,589	3,705	Iv	Eenvoudige toets
13-4_D85_GABI_15	3,705	4,087	Iv	Eenvoudige toets
13-4_D85_GABI_16	4,087	4,162	Iv	Eenvoudige toets
13-4_D85_GABI_17	4,162	4,218	Iv	Eenvoudige toets
13-4_D85_GABI_18	4,218	4,61	Iv	Eenvoudige toets
13-4_D85_GABI_19	4,61	4,686	Iv	Eenvoudige toets
13-4_D85_GABI_20	4,686	4,729	Iv	Eenvoudige toets
13-4_D85_GABI_21	4,729	4,862	Iv	Eenvoudige toets
13-4_D85_GABI_22	4,862	4,959	Iv	Eenvoudige toets
13-4_D85_GABI_23	4,959	5,049	Iv	Eenvoudige toets
13-4_D85_GABI_24	5,049	5,52	Iv	Eenvoudige toets
13-4_D86_GABI_01	5,52	5,58	Iv	Toets op maat
13-4_D86_GABI_02	5,58	5,819	Iv	Toets op maat
13-4_D86_GABI_03	5,819	6,091	Iv	Toets op maat
13-4_D86_GABI_04	6,091	6,17	-	-
13-4_D86_GABI_05	6,17	6,466	-	-
13-4_D86_GABI_06	6,466	6,547	Iv	Toets op maat
13-4_D86_GABI_07	6,547	6,642	Iv	Toets op maat
13-4_D86_GABI_08	6,642	6,843	-	-
13-4_D86_GABI_09	6,843	6,92	Iv	Toets op maat
13-4_D86_GABI_10	6,92	6,979	-	-
13-4_D86_GABI_11	6,979	7,036	-	-



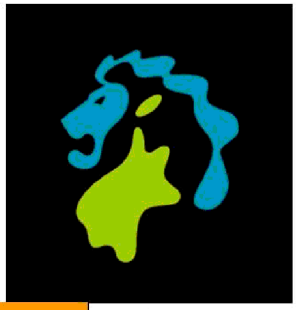
13-4_D86_GABI_12	7,036	7,136	-	-
13-4_D86_GABI_13	7,136	7,224	-	-
13-4_D86_GABI_14	7,224	7,479	-	-
13-4_D86_GABI_15	7,479	7,843	Iv	Toets op maat
13-4_D86_GABI_16	7,843	7,929	Iv	Toets op maat
13-4_D86_GABI_17	7,929	8,266	-	-
13-4_D87_GABI_01	8,266	8,64	Iv	Eenvoudige toets
13-4_D87_GABI_02	8,64	8,782	Iv	Eenvoudige toets
13-4_D87_GABI_03	8,782	9,703	Iv	Eenvoudige toets
13-4_D87_GABI_04	9,703	10,036	Iv	Eenvoudige toets
13-4_D87_GABI_05	10,036	10,129	Iv	Eenvoudige toets
13-4_D87_GABI_06	10,129	10,141	Iv	Eenvoudige toets
13-4_D87_GABI_07	10,141	10,16	Iv	Eenvoudige toets



Bijlage 13: Toetsoordeel zetsteen (ZST) op vakniveau

In onderstaande tabel is het toetsoordeel voor het toetsspoor ZST weergegeven. Voor meer informatie over de categorieën wordt verwezen naar Figuur 25.

Vaknaam	Vakindeling kilometrering		Toetsoordeel	Toetsniveau
	van	tot		
13-4_D85_ZST_01	0	1,039	-	-
13-4_D85_ZST_02	1,039	1,188	IIv	Gedetailleerde toets
13-4_D85_ZST_03	1,188	1,289	IIv	Gedetailleerde toets
13-4_D85_ZST_04	1,289	1,463	IIv	Gedetailleerde toets
13-4_D85_ZST_05	1,463	1,988	IIv	Gedetailleerde toets
13-4_D85_ZST_06	1,988	2,365	IIv	Gedetailleerde toets
13-4_D85_ZST_07	2,365	2,447	IIv	Gedetailleerde toets
13-4_D85_ZST_08	2,447	2,489	IIv	Gedetailleerde toets
13-4_D85_ZST_09	2,489	2,536	IIv	Gedetailleerde toets
13-4_D85_ZST_10	2,536	2,612	IIv	Gedetailleerde toets
13-4_D85_ZST_11	2,612	3,193	IIv	Gedetailleerde toets
13-4_D85_ZST_12	3,193	3,498	IIv	Gedetailleerde toets
13-4_D85_ZST_13	3,498	3,589	IIv	Gedetailleerde toets
13-4_D85_ZST_14	3,589	3,705	IIv	Gedetailleerde toets
13-4_D85_ZST_15	3,705	4,087	IIv	Gedetailleerde toets
13-4_D85_ZST_16	4,087	4,162	IIv	Gedetailleerde toets
13-4_D85_ZST_17	4,162	4,218	IIv	Gedetailleerde toets
13-4_D85_ZST_18	4,218	4,61	IIv	Gedetailleerde toets
13-4_D85_ZST_19	4,61	4,686	IIv	Gedetailleerde toets
13-4_D85_ZST_20	4,686	4,729	IIv	Gedetailleerde toets
13-4_D85_ZST_21	4,729	4,862	IIv	Gedetailleerde toets
13-4_D85_ZST_22	4,862	4,959	IIv	Gedetailleerde toets
13-4_D85_ZST_23	4,959	5,049	IIv	Gedetailleerde toets
13-4_D85_ZST_24	5,049	5,52	IIv	Gedetailleerde toets
13-4_D86_ZST_01	5,52	5,58	IIv	Toets op maat
13-4_D86_ZST_02	5,58	5,819	IIv	Toets op maat
13-4_D86_ZST_03	5,819	6,091	-	-
13-4_D86_ZST_04	6,091	6,17	-	-
13-4_D86_ZST_05	6,17	6,466	-	-
13-4_D86_ZST_06	6,466	6,547	IIv	Toets op maat
13-4_D86_ZST_07	6,547	6,642	-	-
13-4_D86_ZST_08	6,642	6,843	-	-
13-4_D86_ZST_09	6,843	6,92	IIv	Toets op maat
13-4_D86_ZST_10	6,92	6,979	-	-
13-4_D86_ZST_11	6,979	7,036	Vv	Toets op maat



13-4_D86_ZST_12	7,036	7,136	Vv	Toets op maat
13-4_D86_ZST_13	7,136	7,224	Vv	Toets op maat
13-4_D86_ZST_14	7,224	7,479	Vv	Toets op maat
13-4_D86_ZST_15	7,479	7,843	Vv	Toets op maat
13-4_D86_ZST_16	7,843	7,929	Iv	Toets op maat
13-4_D86_ZST_17	7,929	8,266	-	-
13-4_D87_ZST_01	8,266	10,036	-	-
13-4_D87_ZST_02	10,036	10,129	IIv	Gedetailleerde toets
13-4_D87_ZST_03	10,129	10,16	IIv	Gedetailleerde toets

Bijlage 14: Toetsoordeel duinafslag op vakniveau

In onderstaande tabel is het toetsoordeel voor het toetsspoor DA weergegeven. Voor meer informatie over de categorieën wordt verwezen naar Figuur 25.

Vaknaam	Vakindeling kilometrering		Toetsoordeel	Toetsniveau
	van	tot		
13-4_D85_DA_01	0	1,039	IIv	Toets op maat
13-4_D85_DA_02	1,039	5,52	-	-
13-4_D86_DA_01	5,52	8,266	-	-
13-4_D87_DA_01	8,266	10,16	-	-

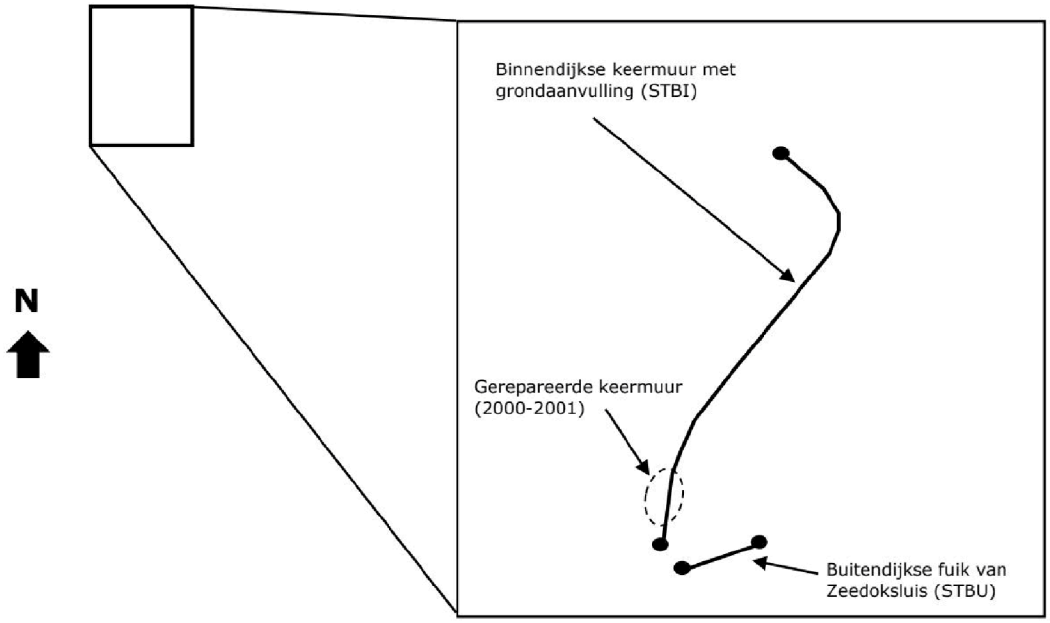
Bijlage 15: Toetsoordeel kunstwerken op vakniveau

In onderstaande tabel is het toetsoordeel per spoor voor de kunstwerken weergegeven. Voor meer informatie over de categorieën wordt verwezen naar Figuur 25.

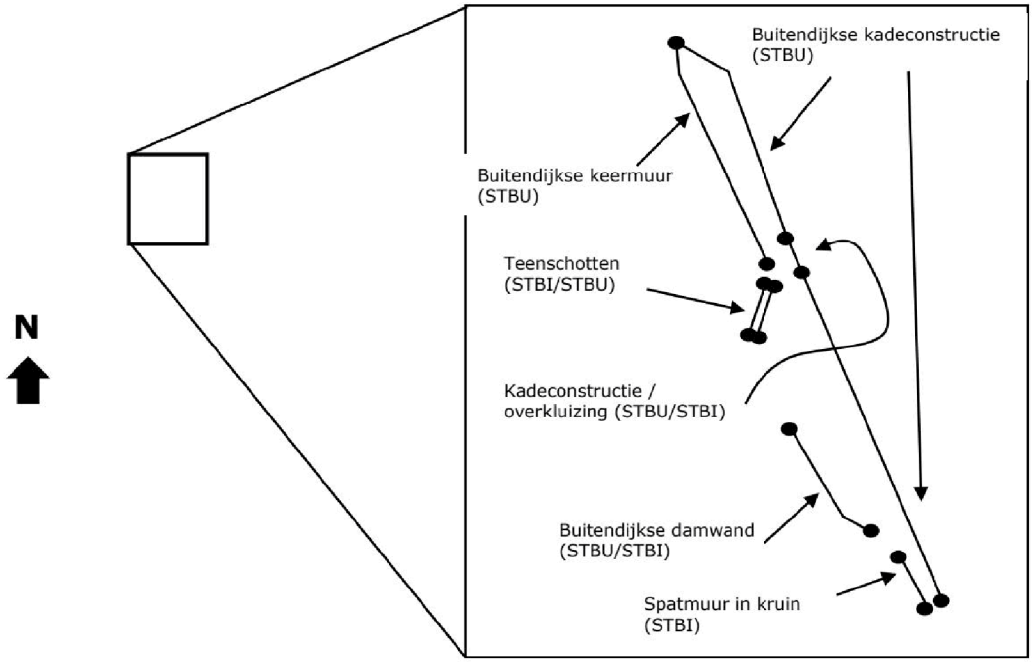
Tabel 12 Toetsoordeel kunstwerk per spoor

Kunstwerk	Toetsoordeel en toetsniveau per toetsspoor			
	HTKW	BSKW	STKWp	PKW
Zeedoksluis	IIv	IIv	Iv	IIv
Rioolgemaal Visafslag	-	Iv	Iv	Iv
Coupure Visafslag	IIv	IIv	IIv	IIv
Coupure Moormanbrug	IIv	IIv	IIv	IIv
Koopvaardersschutsluis	Iv	Iv	Iv	Iv
Gemaal de Helsdeur	Iv	IIv	Iv	IIv

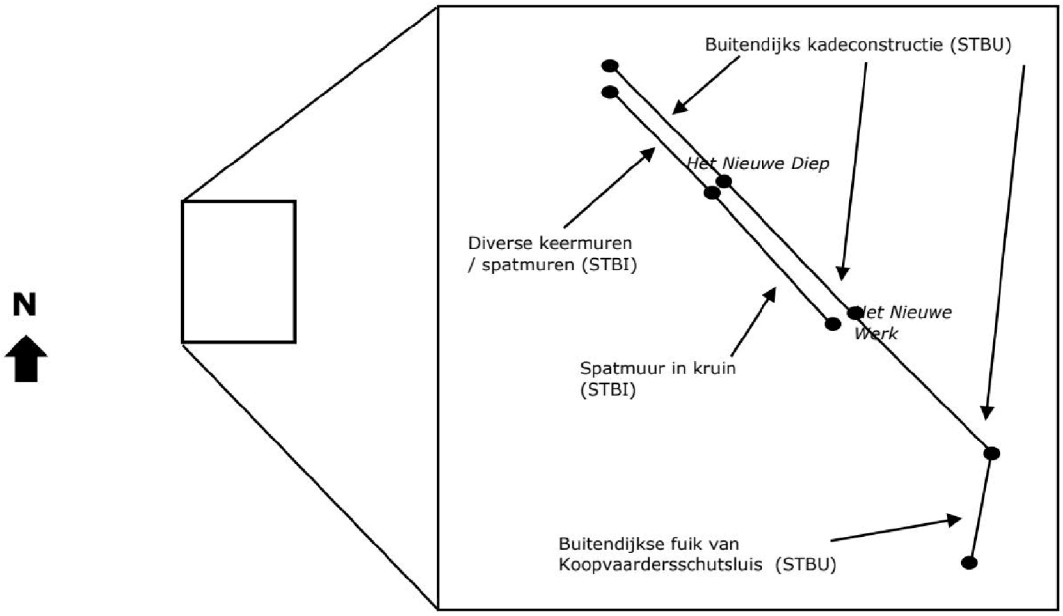
Bijlage 16: Constructies met bijdrage aan waterkerend vermogen



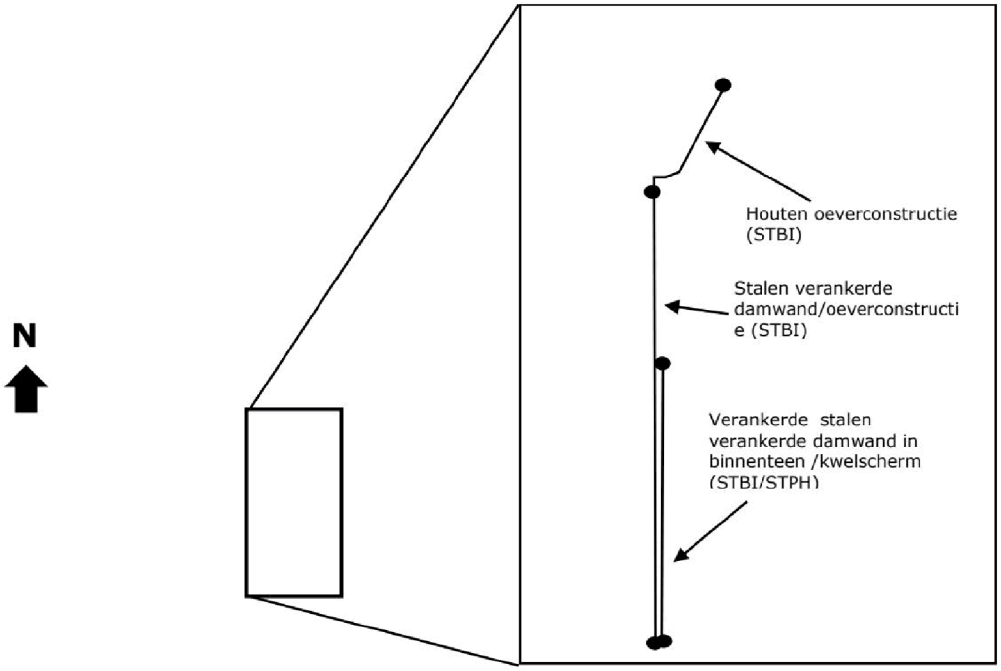
Constructies langs de Paleiskade



Constructies langs de Onderzeedienst-/ en Visafslagkade



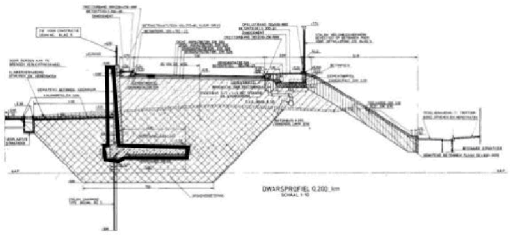
Constructies langs Het Nieuwe Diep en Het Nieuwe Werk



Constructies langs de Koegraszeedijk

Keermuren Onderzeedienstkade
Buitendijks van de waterkering, langs de Onderzeedienstkade, maakt een L-vormige keermuur onderdeel uit van de waterkering. Omdat de onderhoudsstaat (en hiermee de sterkte) van de

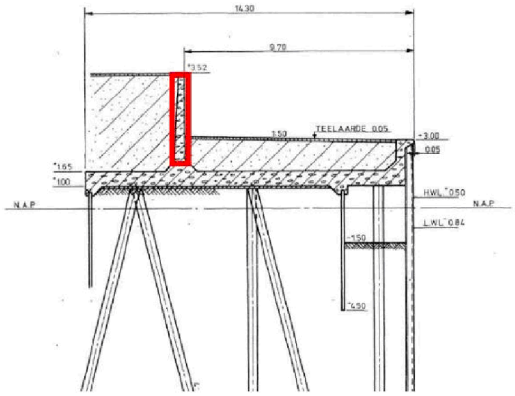
constructie onbekend is, kon geen beoordeling plaatsvinden van de sterkte van de wand. De beoordeling van de waterkering met deze constructie heeft plaats gevonden onder de aanname dat de constructie in goede staat van onderhoud verkeerd. De keermuur lijkt onder huidige omstandigheden de voorkomende belastingen (zwaar verkeer) te kunnen dragen zonder te leiden tot schade aan de kruin of wegconstructie. Naar verwachting zal de keermuur ook nog goed functioneren onder hoogwater (WBN) omstandigheden. Het is wenselijk om te weten wat de huidige sterkte is van de constructie op termijn om een indruk te hebben van de te verwachte restlevensduur. Niet alleen met het oog op de waterveiligheid, maar ook vanwege de verkeersfunctie van de naastgelegen wegconstructie. Aanbevolen wordt om na te gaan wat de sterkte is van de constructie en wat de staat van onderhoud en eventuele restlevensduur is, zodat de constructie in de volgende beoordelingsronde als kunstwerk of stabiliteitsverhogende constructie kan worden beoordeeld.



Archieftekening van doorsnede keermuur Onderzeedienstkade

Kade-/ en overkluizingsconstructie Namkade
Tussen de Onderzeedienst- en de Visafslagkade bevindt zich de Namkade. Ter plaatse van de Namkade bevindt zich een zinkertracé met een overkluizingsconstructie. Ten tijden van de kade-uitbreiding van zowel de Onderzeedienst-/ als de Visafslagkade is in het ontwerp rekening gehouden met het achterblijven van de oorspronkelijke kadeconstructie (dateert uit circa 1978).

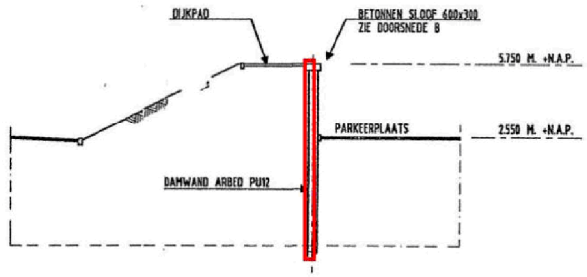
De waterkering bestaat op deze locatie uit een draagvloer op palen, met een vertikale muur en een damwandconstructie langs de buitenzijde van Het Nieuwe Diep. Tussen de uitbreiding van de Onderzeedienst-/ en Visafslagkade is een vloer aangelegd met daaronder een *holle* ruimte in verband met het zinkertracé. De betonnen vertikale wand houdt in de huidige situatie het kruinniveau intact. De toetssporen **(STBU)** en **(STBI)** scoren voldoende in deze beoordeling onder de voorwaarde dat de onderhoudsstaat van de wand in orde is en deze voldoende sterk is.
De vertikale muur lijkt onder huidige omstandigheden de voorkomende belastingen (zwaar verkeer) te kunnen dragen zonder te leiden tot schade aan de kruin of wegconstructie. Naar verwachting zal de muur ook nog goed functioneren onder hoogwater (WBN) omstandigheden. Echter wordt, net als bij de *keermuur langs de Onderzeedienstkade*, geadviseerd om de huidige sterkte van de wand na te gaan en daarmee de restlevensduur, zodat de constructie in de volgende beoordelingsronde als kunstwerk of stabiliteitsverhogende constructie kan worden beoordeeld.



Archieftekening van doorsnede kadeconstructie met muur Namkade

Zelfstandige (damwand) waterkering Visafslag
De waterkering ter plaatse van de parkeerplaats bij de Visafslag bestaat voor deel uit een stalen damwandprofiel met binnendijks een grondlichaam. Uit berekeningen volgt dat het binnentalud tijdens WBN condities kan falen waarbij een restprofiel kan ontstaan. Middels aanvullende EEM analysen is berekend dat de damwandconstructie voor een hoogwatersituatie zelfstandig kerend kan zijn **(STBI)**. De damwand is in staat om de krachten van het buitenwater op te kunnen nemen.
Ondanks dat dat de damwand constructie tijdens WBN omstandigheden zelfstandig kerend lijkt te zijn, dienen de constructie en het binnentalud na een hoogwatersituatie geïnspecteerd te worden op schade of sterke vervormingen die een bedreiging kunnen vormen voor het waterkerend vermogen. Indien tijdens de hoogwatersituatie schade is opgetreden, dient deze spoedig te worden hersteld.

Voor de beschouwing van de belastingsituatie *val van de WBN* is uitgegaan van een 10x hogere faalkanseis (conform de Schematiseringshandleiding Macrostabiliteit [32]) voor de buitenwaartse stabiliteit **(STBU)**, onder de aanname dat bij het optreden van eventuele schade aan de constructie, deze tijdig hersteld kan worden (voordat een 2e hoogwater kan optreden). Ook voldoet de constructie aan de waterveiligheidseisen voor de situatie waarbij sprake kan zijn van een snelle val van de WBN **(STBU)**. Uit aanvullende EEM analysen volgt dat de vervormingen aan de damwand > 100 mm kunnen zijn bij de kop en dat de kruin een vertikale vervorming kan ondervinden van 100 tot 200 mm. Uit inspecties moet na de hoogwatersituatie volgen wat de schade is aan de constructie en het grondlichaam en deze eventuele schade dient spoedig te worden hersteld.



Figuur 50: Archieftekening van doorsnede zelfstandige waterkering Visafslag

To: Herman Schartman[5.1.2e @noord-holland.nl]
Cc: 5. 5.1.2e [5.1.2e @noord-holland.nl]
From: 5.1.2e 5.1.2e
Sent: Fri 12/13/2024 9:45:57 AM
Subject: FW: uitkomst bila Olthof Rommel Ontwikkeling Maritiem Cluster > stuurgroep 16-12
Received: Fri 12/13/2024 9:46:01 AM

Dag Herman,

Voor de zekerheid hier nog even de eerder door 5.1.2e gemailde terugkoppeling van ons gesprek met Esther en Jeroen over de investeringstrategie Maritiem Cluster.
Dit is feitelijk de annotatie voor dit agendapunt van de stuurgroep komende maandag.
Zoals net besproken zorg ik dat we de agenda van de stuurgroep maandag zo plooien dat het agendapunt over de investeringsstrategie samenvalt met lunch PS, zodat jij iig daar bij kan zijn.
Ik ben er sowieso de hele stuurgroep bij.

Stuurgroep is op de Dreef in kamer van 5.1.2e dus dat is heel dichtbij *

Groet,
5.1.2e

Van: 5. 5.1.2e
Verzonden: woensdag 11 december 2024 11:58
Aan: Herman Schartman <5.1.2e @noord-holland.nl>; 5.1.2e < 5.1.2e @noord-holland.nl> 5.1.2e 5.1.2e < 5.1.2e @wur.nl>
Onderwerp: FW: uitkomst bila Olthof Rommel Ontwikkeling Maritiem Cluster > stuurgroep 16-12

Dag Herman, 5.1.2e en 5.1.2e ,

Dinsdag hebben we met 5.1.2e en Jeroen gesproken over de investeringsstrategie voor het maritiem cluster.
In de lijn met wat we vorige week ook met jou besproken hebben.
Hieronder de uitkomst van het gesprek, tevens input voor jou of 5.1.2e voor de stuurgroep van komende maandag.
De hoofdtekst is van 5.1.2e , de rode aanvullingen zijn van mij.

@ 5.1.2e n 5.1.2e , kunnen jullie je vinden in de weergave van het gesprek?

Overigens is nog niet duidelijk of de stuurgroep naar Haarlem verplaatst kan worden.

Met groet, 5.1.2e

Van: 5.1.2e @mindef.nl < 5.1.2e @mindef.nl>
Verzonden: dinsdag 10 december 2024 22:24
Aan: 5. 5.1.2e < 5.1.2e @noord-holland.nl>
Onderwerp: uitkomst van gesprek vanochtend

Hoi 5.1.2e ,

Ik stel voor dat we de uitkomst van het gesprek met Jeroen/Esther vanochtend kort samenvatten, mede tbv Herman zodat hij de juiste input heeft voor de stuurgroep maandag. Hierbij een tekstvoorstel.

Referte: bijlage bij Nota GS-staf d.d. 4 dec '24, bila Rommel-Olthof Maritiem Cluster 10-12

∀ Gedeputeerden Rommel en Olthof onderschrijven dat – zeker nu Defensie stappen zet mbt besluitvorming verplaatsen Moormanbrug – er nu het momentum is om te komen tot principe-afspraken in de vorm van meerjaren investeringsreeksen van de drie bij het Bestuursakkoord OMC betrokken partijen. Dit betreft de vier

randvoorwaardelijke deelprojecten, te weten: verplaatsen Moormanbrug, Ravelijnbrug, herinrichting trace NDNW en legering Buitenveld.

- De provincie is 'hoofdaannemer' mbt de Ravelijnbrug. Inschatting is dat financiering via het MIRT-traject kansloos is. De gedeputeerden geven aan dat – gelet op het brede belang vanuit het Maritiem Cluster (verbeteren leefbaarheid, economische havenontwikkeling, energietransitie) - de provincie de Ravelijnbrug zelf in haar investeringsreeks opneemt. Uiteraard met de disclaimer dat het 'eigen' formele besluitvormingsproces leidend is richting een definitief besluit.

- Het is belangrijk hiervoor voor NHN een totaalverhaal te ontwikkelen, waar N9 en ring Alkmaar onlosmakelijk deel van uit maken.~~hierbij~~~~aan te sluiten op de ontwikkelingen vanaf de N9 vanaf Alkmaar tot de kop NH.~~Het is daarnaast ook van belang dat Defensie het brede verhaal ook uitdraagt en zich er aan verbindt.In gesprek met andere ministeries, maar ook in Europa.

- Het verwerven van additionele fondsen is een aanvullende en gezamenlijke verantwoordelijkheid, die eveneens als onderdeel van de principe-afspraken dient te worden uitgewerkt.

- Het uitwerken van een EU-lobbystrategie alsmede een concreet en afgestemde 'boodschappenlijst' heeft prioriteit, zeker in het licht van het feit dat binnen de EU grote bewegingen gaande zijn om een deel van de cohesiefondsen te bestemmen voor militaire dan 'dual use' doelstellingen.

- Het bovenstaande dient olv de stuurgroep OMC te worden uitgewerkt en dient te leiden tot principe-afspraken die tijdens een Bestuurlijk Overleg (planning: eind maart '25) kunnen worden vastgesteld.

NB: ik heb trouwens niets meer vernomen wat de uitkomst is van het naar Haarlem verplaatsen van de stuurgroep, jij wel?

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 @appm.nl[5.1.2e @appm.nl]; 5.1.2e @appm.nl[5.1.2e @appm.nl]
Cc: 5.1.2e @mindef.nl[5.1.2e @mindef.nl]; 5. 5.1.2e [5.1.2e @noord-holland.nl]; 5.1.2e 5.1.2e 5.1.2e @denhelder.nl]; 5.1.2e, 5.1.2e 5.1.2e 5.1.2e @teso.nl]; 5.1.2e [5.1.2e @drm.nl]
From: 5.1.2e
Sent: Tue 5/31/2022 9:32:18 AM
Subject: FW: Uitnodiging interview bereikbaarheid maritiem cluster Den Helder
Received: Tue 5/31/2022 9:33:18 AM
BER101070.2 Plan van aanpak verdieping bereikbaarheid maritiem cluster Den Helder.pdf
Eind Factsheets NHN[2].pdf

Beste 5.1.2e *en* 5.1.2e 5.1.2e,
Dank voor het toesturen van uw bericht en bijlage.
Deze lezende komen wij tot de volgende opmerkingen:

- *In de afgelopen 25-30 jaar zijn vele studies/onderzoeken/uitvoeringsprogramma's (o.a. sinds 2016 APPM, Movares, SWECO, Ecorys, AT Osborne, Studio Bereikbaar), uitgevoerd en opgesteld door allerlei opdrachtgevers (Rijk, Provincie, individuele en gezamenlijke kop-gemeenten) waar het georganiseerd bedrijfsleven vaak actief input heeft geleverd maar wat helaas niet heeft geleid tot verbetering van de bereikbaarheid van Texel en Den Helder .*
  Al deze onderzoeken zijn ook door het georganiseerd bedrijfsleven genoemd en gevraagd mee te nemen in het aspect Mobiliteit/Bereikbaarheid voor de Ontwikkeling Maritiem Cluster.
  Daarbij opgemerkt dat het georganiseerd bedrijfsleven Den Helder en Texel, ondersteund door gemeente Den Helder en Texel, in september 2017 een Manifest N250 hebben ingediend bij de Provincie NH om de inertie bij de verantwoordelijke instantie (PNH) voor N250 te trachten te doorbreken;
- *In 2020 heeft SWECO, in opdracht van De Kop Werkt (4 kopgemeenten) weer een onderzoek uitgevoerd waarin enkele opties voor bereikbaarheid worden genoemd. Door de bestuurders van de Kopgemeenten is besloten dit onderzoek in te brengen in OMC voor verdere uitwerking….;*
- *Wij constateren dat het georganiseerd bedrijfsleven Texel en Den Helder geen onderdeel uitmaken van de door u genoemde werkgroep. Dit wekt verbazing gegeven het feit dat u slechts (semi) overheden hebt uitgenodigd (muv TESO) die slechts een faciliterende functie hebben om het economisch belang van ondernemers (onderdeel vestigingsklimaat) te faciliteren;*
- *Het georganiseerd bedrijfsleven Texel en Den Helder, inclusief TESO, hebben een aantal voorstellen mbt bereikbaarheid ingebracht in het OMC gebaseerd op al lopende initiatieven (waaronder geplande vervanging aanlanding TESO op Texel en in Den Helder). Wij gaan er van uit dat deze integraal worden meegenomen in de beschouwingen van de respectievelijke werkgroepen en regiegroep;*
- *Uiteraard zijn wij bereid om, voor de zoveelste keer, onze inzichten te delen en vragen te beantwoorden. Voor de volledigheid hebben wij een bijlage gevoegd (Factsheets uitvoeringsprogramma bereikbaarheid NHN) waarover een ambtelijke/bestuurlijke werkgroep namens de 18 gemeenten Holland Boven Amsterdam in gesprek zijn. Deze zijn, v.w.b. de Kop van NH deels onvolledig en/of onjuist. Het Economisch Forum Holland Boven Amsterdam (georganiseerd bedrijfsleven) heeft hier middels een brief een aantal kritische kanttekeningen bij geplaatst die worden gedeeld met zowel gemeenten als provincie.*
- *Tenslotte missen wij in uw plan van aanpak de gerelateerde onderwerpen v.w.b. bereikbaarheid zoals de ontwikkeling/ontsluiting Willemsoord, Ontwikkeling Willemsoord Noord en Woningbouw Dijkbuurt die mogelijk consequenties hebben voor mobiliteit/bereikbaarheid van Den Helder en Texel.*

Wij stellen u voor om nader te overleggen met de regiegroep OMC op welke wijze u het georganiseerd bedrijfsleven Texel en Den Helder wilt betrekken bij uw onderzoek. Wij werken graag mee maar onze inbreng moet tenminste net zo zwaar (zo niet zwaarder) wegen dan de door u genoemde partijen in uw plan van aanpak.
Indien dit niet het geval kan of zal zijn zien wij af van onze deelname zoals door u voorgesteld en behouden wij ons het recht voor om te reageren op de uitkomst van uw onderzoek.
Met vriendelijke groet
5.1.2e *mede namens* 5.1.2e *en* 5.1.2e

Van: 5.1.2e
Datum: maandag, 30 mei 2022 om 21:07
Aan: 5.1.2e , 5.1.2e @drm.nl , 5.1.2e @teso.nl
CC: 5.1.2e 5.1.2e
Onderwerp: Uitnodiging interview bereikbaarheid maritiem cluster Den Helder

Beste 5.1.2e 5.1.2e 5.1.2e ,
Nav telefonisch contact met mijn collega 5.1.2e 5.1.2e, hierbij de uitnodiging voor interview over de bereikbaarheid van het maritiem cluster.

Wij hebben uw gegevens ontvangen via mevrouw 5.1 5.1.2e van de provincie Noord-Holland.
De provincie, de gemeente Den Helder en de Koninklijke Marine hebben ons opdracht gegeven om voor het onderwerp bereikbaarheid uit de rapportage “ontwikkeling Maritiem Cluster Den Helder” een eerste uitwerking te doen. Doelstelling is om nog voor de zomervakantie met de belangrijkste betrokken partijen vanuit de geschetste mobiliteitstransitie te komen tot mogelijke toekomstige mobiliteitsconcepten. Graag betrekken wij u in dit proces! Bijgevoegd vinden jullie het plan van aanpak voor het proces.
Wij willen graag met u in gesprek over uw belangen, uw kijk op de problematiek, mogelijke kansen en aandachtspunten die u mee wil geven voor de inhoudelijke uitwerking en voor het proces. Daarin staat mobiliteit niet per se centraal, ook vanuit bijvoorbeeld leefbaarheid of economie kunnen er aanleidingen zijn om na te denken over andere mobiliteitsconcepten.
We beseffen ons dat we gezien de beperkte doorlooptijd een beroep doen op uw agenda en flexibiliteit. Gelet op de komende zomervakantie is het belangrijk de interviews zo snel mogelijk in te plannen. Daarvoor hebben wij de volgende opties:

- Vr 3 juni tussen 14:00 – 17:00
- Do 9 juni tussen 9:00 – 17:00
- Vr 10 juni tussen 13:00 – 17:00
- Ma 13 juni tussen 11:00 – 17:00

Wij vragen u om in antwoord op deze mail aan te geven welke datum en tijd u schikt, geef hierbij waar mogelijk meerdere opties aan. Wij gaan uit van een 1 uur durend online interview. Na reactie ontvangt u van ons een Teams agendaverzoek.
Nadat wij alle betrokkenen gesproken hebben gaan we medio/eind juni en begin/medio juli twee werksessies in Den Helder organiseren om de resultaten terug te koppelen en deze te vertalen naar toekomstige mobiliteitsconcepten. Daarover zullen we u nog benaderen.
Alvast dank voor een snelle response!
Met vriendelijke groeten,

5.1.2e 5.1.2e en 5.1.2e
APPM Nederland mooier maken
+31 6 5.1.2e ;/+31 6 5.1.2e | appm.nl | linkedin.com/company/appm/

Betreft: *Aanpak verdieping bereikbaarheid maritiem cluster Den Helder*

Plan van aanpak

***Onze referentie**: BER101070.2/bsa/bsn*
Uw referentie:

***Datum:** 17 mei 2022*
***Plaats:** Hoofddorp*

INLEIDING

De gemeente Den Helder, de Koninklijke Marine en de provincie Noord-Holland sturen gezamenlijk het proces aan om tot de ontwikkeling van het maritiem cluster te komen. Doelstellingen van de ontwikkeling is de versterking van de haveneconomie en het versterken van de maritieme stadsontwikkeling.

Het rapport "Maritiem Cluster Den Helder, toekomstbestendige stad en haven voor de Kop van Noord-Holland" schetst lange termijn perspectief 2050 voor het maritiem cluster. Daarbij zijn belangen van betrokken partijen geïnventariseerd en zijn gezamenlijke uitgangspunten gedefinieerd. Dat heeft geleid tot een gedeelde kijk op de kansen voor ontwikkelingen in de Kop van Noord-Holland. De volgende stap in het proces is toewerken naar een Bestuursakkoord als start voor de gezamenlijke uitwerking van het lange termijn perspectief.

Een aantal onderwerpen vraagt om inhoudelijke verdieping ter voorbereiding van het Bestuursakkoord. Het doel van deze verdieping is het bieden van comfort aan bestuurders om het akkoord te kunnen tekenen. Eén van die onderwerpen is de bereikbaarheid van Texel, de TESO veerhaven, de gemeente Den Helder en de Koninklijke Marine. De bereikbaarheid staat onder druk en gezocht moet worden naar oplossingsrichtingen om de bereikbaarheid te verbeteren. Deze opgave staat niet op zich. Ook de verkeersveiligheid, leefbaarheid en economische ontwikkeling zijn er nauw mee verbonden.

VRAAGSTELLING EN DOELSTELLING

De gemeente Den Helder, gemeente Texel, TESO, de provincie en de Koninklijke Marine willen in de basis allemaal hetzelfde: verbetering van de bereikbaarheid, verkeersveiligheid, leefbaarheid en een aantrekkelijke toeristische bestemming blijven. Daarbij hebben ze wel een eigen individueel belang. De zoektocht naar oplossingsrichtingen vanuit gedeelde belangen bevindt zich nog in een beginstadium en vereist een nadere verdieping.

In de zoektocht naar oplossingsrichtingen is het belangrijk om te starten met het formuleren van de gezamenlijke belangen van de gemeenten Den Helder, Texel, TESO, de provincie en de Koninklijke Marine. Door te starten vanuit het gezamenlijk belang en de vertaling te maken naar welke richtingen dan in beeld komen is de verwachting dat nieuwe openingen voor nieuwe oplossingen in beeld komen. Een breed pallet aan oplossingen, van het verminderen van bewegingen, veranderen naar meer duurzame vormen tot het verbeteren van het gebruik van netwerken dienen te worden beschouwd. Denk daarbij bijvoorbeeld aan het ontvlechting van verkeersstromen, het verbeteren van de "last mile" van het openbaar vervoer en de ontwikkeling van een mobiliteitshub.

De opdrachtgevers voor de verdieping zijn hetzelfde als de opdrachtgevers voor het lange termijn perspectief voor het maritiem cluster: de gemeente Den Helder, de provincie en de Koninklijke Marine. Opdrachtgevers hebben de volgende vraagstelling geformuleerd:

Wat is nodig – en wie kan daarin wat doen - om de belangrijkste betrokken partijen het vertrouwen te geven dat bij de uitwerking van oplossingsrichtingen om de bereikbaarheid en leefbaarheid te verbeteren hun belangen gediend worden (zodanig, dat de uitwerking na de ondertekening van het Bestuursakkoord snel kan starten).

ONZE VISIE

Gezamenlijke belangen en doelen van partijen leidend

In onze aanpak staan het samenbrengen van doelen en belangen van partijen centraal. Daarvoor is het cruciaal om te starten met 1-op-1 gesprekken. Naast de gemeente Den Helder, gemeente Texel, TESO, de Koninklijke Marine en de Provincie Noord-Holland willen we graag in gesprek met gemeente Hollands Kroon, de Port of Den Helder en de luchthaven van Den Helder.. Voor de gemeenten en de provincie geldt dat we ons gezien de opgave niet willen beperken tot de 5.1.2e maar nadrukkelijk ook de sectoren economie en leefomgeving willen betrekken. Aandachtspunten en zorgen worden opgehaald zonder daarbij al op de inhoudelijke oplossingsrichtingen in te gaan. De kern van de gesprekken is het ophalen van informatie die niet uit documentatie te halen is: luisteren en doorvragen om zo de achterliggende belangen, zorgen, kansen en focuspunten boven tafel te krijgen.

We stellen voor om in deze fase de georganiseerde ondernemers en maatschappelijke organisaties nog niet te betrekken. Onze ervaring leert dat in deze fase de oplossingsrichtingen nog niet concreet genoeg zijn voor deze partijen om op een betekenisvolle manier mee te doen. Zij worden uiteraard in het vervolg na ondertekening van het Bestuursakkoord wel betrokken.

Frisse blik

We maken gebruik van het lange termijn perspectief van het maritiem cluster. We lezen ons op hoofdlijnen in met relevante bereikbaarheidsonderzoeken om zelf "gevoel voor de bal" te krijgen. Vervolgens gaan we met een frisse blik vanuit het gedeelde belang van partijen aan de slag om gezamenlijk oplossingsrichtingen voor bereikbaarheid en leefbaarheid te bedenken. Ook inspiratie elders betrekken we hierbij.

Zorgvuldig en gericht

Op basis van de gesprekken over belangen van partijen destilleren we criteria die voor hen van belang zijn. De criteria uit de gesprekken leggen we bij elkaar om zo tot een gezamenlijk kader te komen. We doen dit zorgvuldig door de resultaten (rode draad) van de gesprekken in een werksessie met de partijen te bespreken en vast te leggen. Het werken met werksessies zetten we ook voort in het vervolg. Door gericht en tussentijds onderdelen terug te leggen bij de partijen creëren we een gezamenlijk basis (samenwerken en samen werken) voor de uiteindelijke rapportage .

Breed kijken naar mobiliteitstransitie

De verwachting is dat de ontwikkeling van het maritiem cluster en de ontwikkeling van toerisme leiden tot een groei van verkeerstromen. Een balans moet gevonden worden tussen (economische) groei en leefbaarheid zoals ook verwoord in de Omgevingsvisie NH2050. Dit betekent concreet dat ingezet wordt op een transitie naar slimmer en schoner vervoer. Het inzetten op een verschuiving van gebruik van vervoerwijzen richting duurzame vervoerwijzen (lopen, fiets, OV, water) is hierbij

708153 0690

een belangrijke richting. Door kwalitatief hoogwaardige overstappunten ("mobiliteitshubs") te ontwikkelen voor de juiste doelgroep(en) kan hier mede invulling aan worden gegeven.

Een andere richting is het verminderen van vervoersbewegingen. Liggen hier kansen bij bijvoorbeeld werkgevers? Kunnen we tot spreiding van vervoersstromen in de tijd komen? Tot slot kijken we naar het verbeteren van het mobiliteitssysteem, bijvoorbeeld door het beter benutten van beschikbare infrastructuurnetwerken,

Uitwerking op niveau van leidende principes
Om tot een gedragen rapportage te komen werken we een aantal leidende principes uit voor de mobiliteitstransitie. Over deze principes zijn partijen het eens en het doet recht aan het proces dat is doorlopen. De leidende principes beschrijven waar partijen gezamenlijk naar toe werken in de volgende fase en welke voorwaarden ze daarbij stellen. Ook definiëren we gezamenlijk de juiste onderzoeksvragen voor het vervolg, Dit geeft voldoende comfort en ruimte om de uitwerking van oplossingsrichtingen als eerste stap na ondertekening van het bestuursakkoord vorm te geven.

PROCESAANPAK EN PLANNING

In onze procesaanpak onderscheiden we 4 stappen die in onderstaande figuur zijn weergegeven en daarna zijn toegelicht. De kern van de aanpak is de werksessies waarin we de opbrengst van iedere stap met de (op te richten) werkgroep bespreken.

Figuur 1: Procesaanpak

Stap 1: Gezamenlijke belangen en doelen

Startoverleg: op vlieghoogte
In het startoverleg met de provincie, de gemeente Den Helder en de Koninklijke Marine staan we uitgebreid stil bij de huidige verhouding tussen partijen. Welke gevoeligheden zijn er die we nog niet kennen? Wat moeten we weten voordat we de interviews ingaan? Welke eerdere onderzoeken zijn relevant?

Bureaustudie: gezamenlijke belangen
Parallel starten we met de bureaustudie. We analyseren de belangrijkste studies en beleidsdocumenten en vormen ons een beeld van de belangen van de relevante stakeholders.

Interviews werkgroepleden

We interviewen de beleidsambtenaren mobiliteit, economie en leefbaarheid van de gemeente Den Helder, gemeente Texel, gemeente Hollands Kroon en de Provincie Noord-Holland. De verschillende sectoren willen we graag per gemeente bij elkaar hebben in 1 interview om zo ook de integraliteit te borgen. Daarnaast interviewen we TESO, de Koninklijke Marine, de Port of Den Helder en de luchthaven van Den Helder.

Dit doen we op basis van een op te stellen interviewleidraad. De vragen die we stellen gaan over de belangen van elke partij:

- Welke problematiek zien jullie m.b.t. bereikbaarheid?
- Welke andere problemen zien jullie?
- Waar zitten zorgen?
- Welke kansen zien jullie?
- Welke partijen hebben jullie daarvoor nodig?
- Welke randvoorwaarden en focuspunten geven jullie mee?

Op basis hiervan scherpen we de gezamenlijke belangen aan en voegen daar de kansen die partijen zien aan toe

Werksessie 1

De opbrengst van de interviews bespreken we met de werkgroepleden. Het doel is om te komen tot gezamenlijke doelen en criteria voor de mobiliteitshub.

Stap 2: Bouwstenen voor oplossingsrichtingen

Mobiliteitsconcepten

In deze stap ontwikkelen we op hoofdlijnen mobiliteitsconcepten. De input van de interviews gebruiken we hierbij. De concepten zijn combinaties van oplossingsrichtingen zoals bijvoorbeeld spreiden van reizen van werknemers van de Koninklijke Marine, een doelgroepenstrook voor de TESO veerhaven, een mobiliteitshub met "last mile" vervoer en bagageafhandeling etc. We beschrijven voor de concepten om welke doelgroep het gaat en welke kwalitatieve bijdrage aan bereikbaarheid, leefbaarheid en toerisme verwacht wordt.

Voorbeelden elders

De situatie met betrekking tot de bereikbaarheid van Den Helder en Texel is uniek. Tegelijkertijd zijn er voorbeelden elders waarin onderdelen terug komen. Zoals "valet parking" op Schiphol waar parkeren op afstand in combinatie met het vraagstuk van het meenemen van bagage speelt. Ook "priority lanes" voor bepaalde doelgroepen zijn interessant. We refereren hierbij ook aan een eerder onderzoek dat APPM gedaan heeft naar parkeren op afstand in combinatie met een bus voor de Efteling en onze advisering aan Arriva voor het anders organiseren van het Keukenhofvervoer vanaf 2019. Daarbij werd ingezet op meerdere vertreklocaties in plaats van alleen vanaf Schiphol was de ruimte beperkt was. Onderdeel was ook een marketing- en communicatiestrategie. Dit concept was een groot succes. We maken een quick scan van voorbeelden elders en betrekken de lessen in het verdere proces. Mogelijk nodigen we ook een vertegenwoordiger van de Keukenhof of Arriva uit om een toelichting te geven op de succesfactoren hun nieuwe concept. Deze input wordt gebruikt om de mobiliteitsconcepten te verrijken.

Werksessie 2
De opbrengst van de concepten en de voorbeelden elders (“'bouwstenen voor oplossingsrichtingen”) bespreken we met de werkgroepleden. Het doel is om deze aan te scherpen.

Stap 3: Leidende principes

Formuleren leidende principes
In deze stap formuleren we de leidende principes voor de oplossingsrichtingen. Vanuit de gezamenlijke doelen ontstaat een beeld waar de oplossingsrichtingen aan moeten voldoen:

De leidende principes zijn bepalend voor de nadere uitwerking van de oplossingsrichtingen in de volgende fase. Onderdeel van deze stap is ook het definiëren van onderzoeksvragen voor het vervolg.

Werksessie 3
De leidende principes stellen we op in samenspraak met de werkgroep. Daarnaast bespreken we in de werksessie de samenvatting van de voorgaande stappen. Dit zijn de hoofdpunten voor de rapportage.

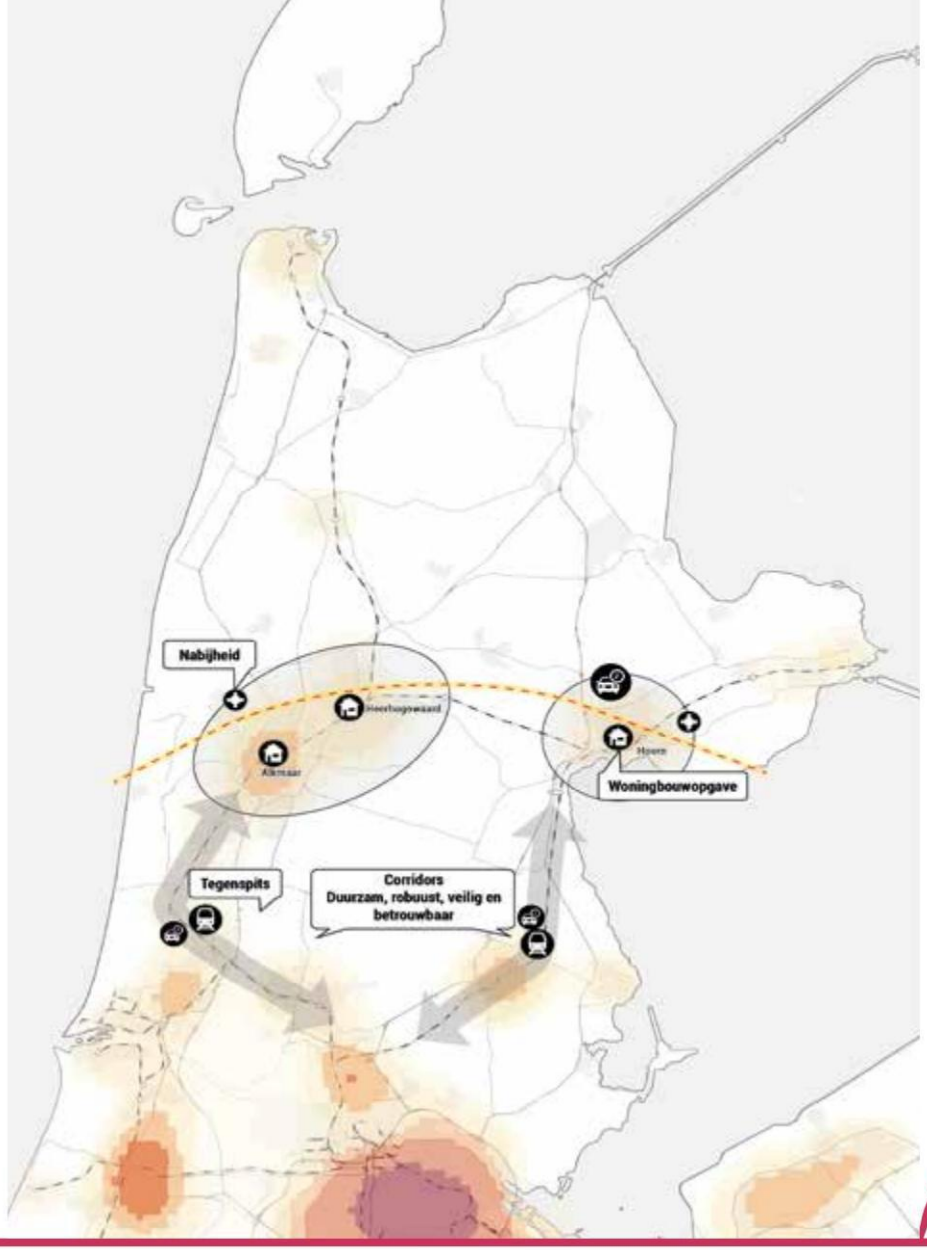
Stap 4: Afronding

In de laatste stap brengen we de informatie uit de voorgaande stappen samen. We maken een compacte en beeldende rapportage Deze bespreken we met de werkgroep. Op basis van de suggesties en aanvullingen schrijven we de definitieve versie van de rapportage.

ORGANISATIE

Werkgroep
- Ons voorstel is om een werkgroep in te stellen waarin de gemeente Den Helder, gemeente Texel, gemeente Hollands Kroon, TESO, de Koninklijke Marine, de provincie, Port of Den Helder en de Luchthaven van Den Helderzijn vertegenwoordigd. Met de werkgroep doorlopen we het gehele proces.
- Tussentijdse vindt afstemming plaats met u als opdrachtgevers en wat ons betreft ook op twee momenten met de andere inhoudelijke sporen.

708153 0690



STUDIO BEREIKBAAR

UITVOERINGSPROGRAMMA BEREIKBAARHEID

NOORD-HOLLAND NOORD - DECEMBER 2021

Opbouw rapport

In dit rapport zullen aan de hand van opgaven en strategische keuzes factsheets gepresenteerd worden met onderliggende projecten. De achtergrondinformatie voor de genoemde opgaven in dit rapport is te vinden in een eerdere analyse genaamd ‘Strategische bereikbaarheidsatlas - Noord-Holland Noord’.

Opgaven 3

Opgave 1: Toekomstvaste relatie met de MRA 4

Opgave 2: Doorbraak bereiken naar ‘suburbane mobiliteit’ 5

Opgave 3: Clusterspecifieke vraagstukken 7

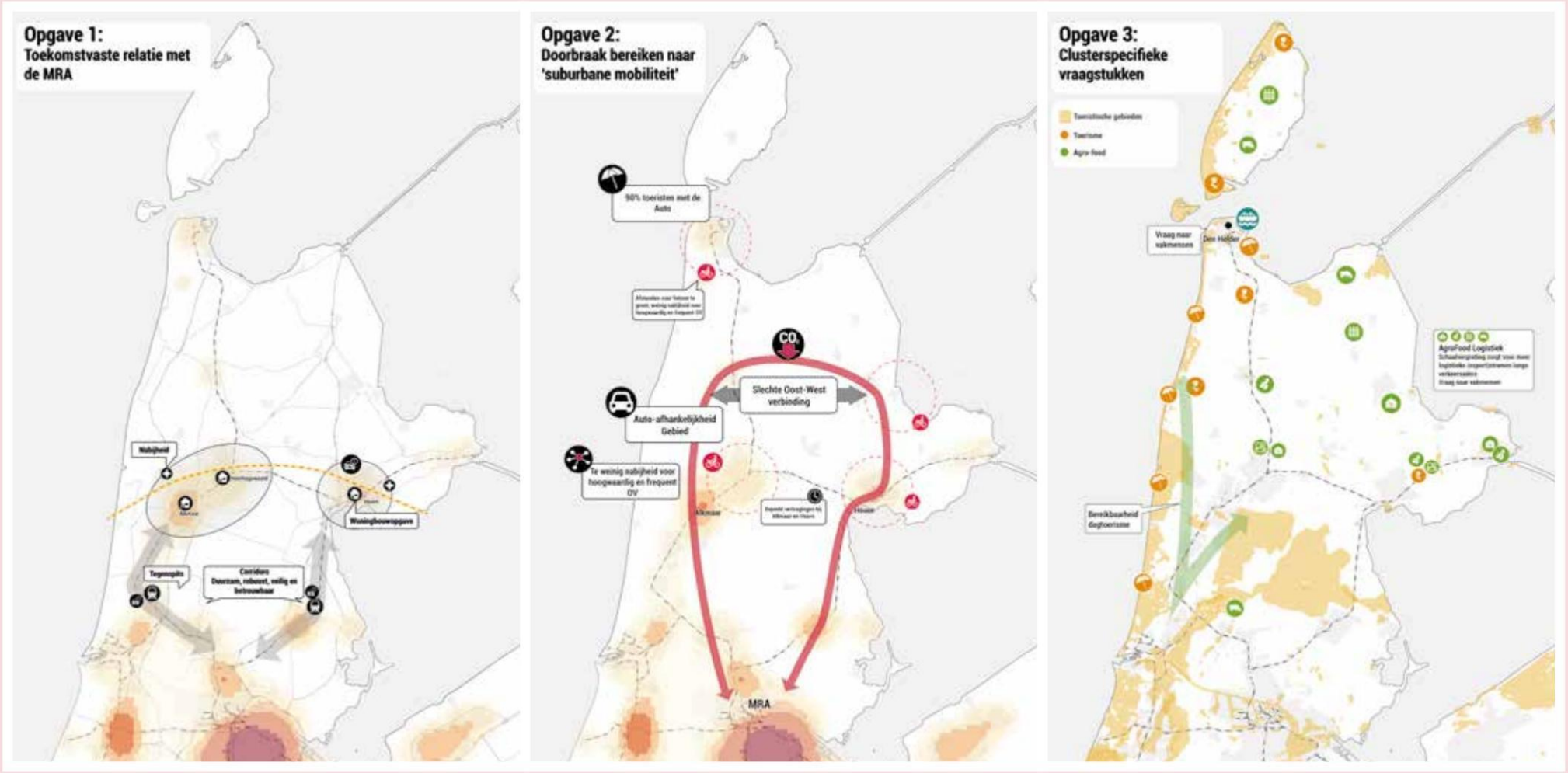
Strategische keuzes 8

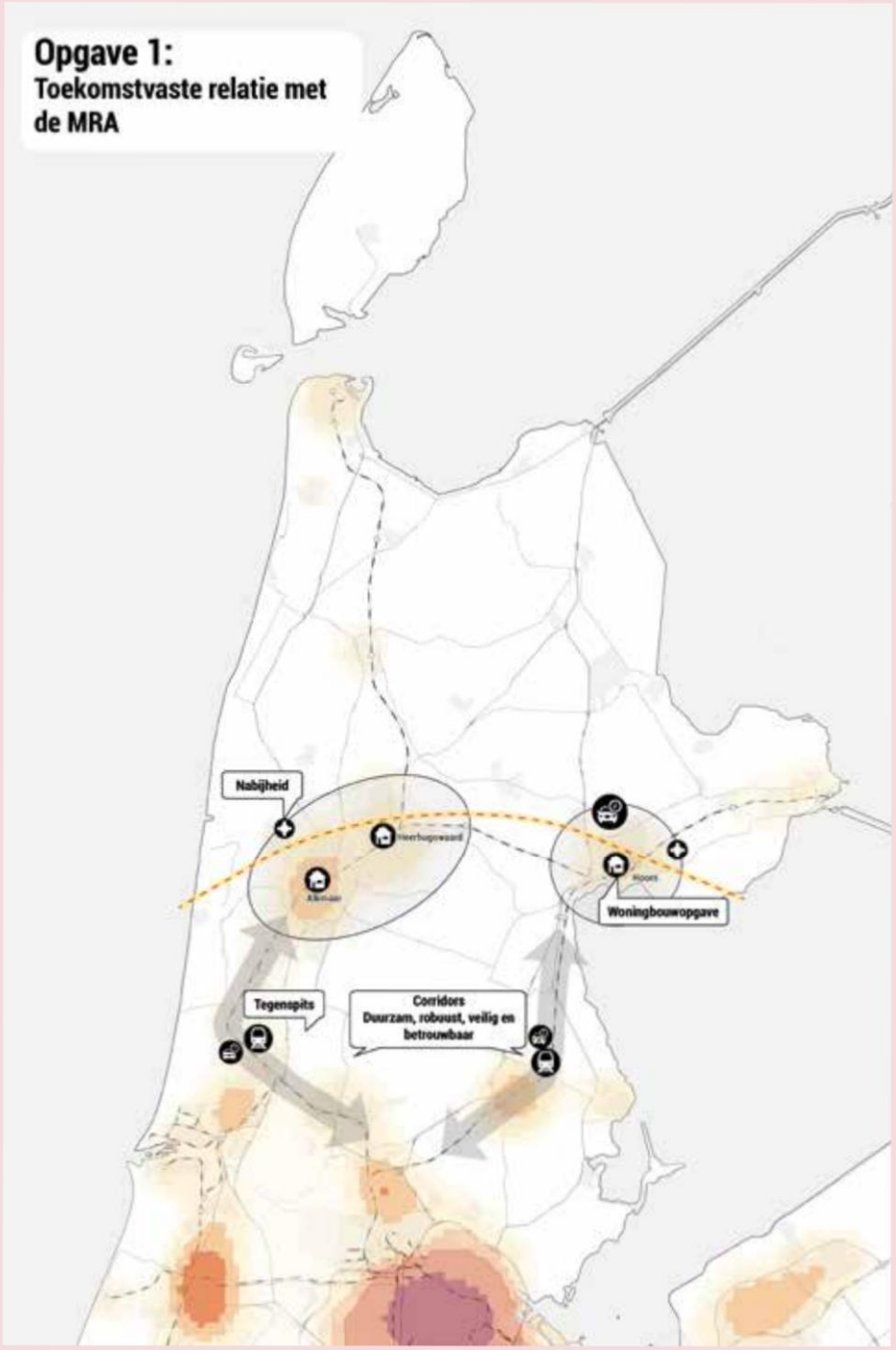
Factsheets met onderliggende projecten 11

1. Multimodale bereikbaarheid 12
2. Relatie met de MRA 22
3. Maatwerk bereikbaarheid topsectoren 30

708160 0691

1. Opgaven


Opgave 1:
Toekomstvaste relatie met de MRA
Nabijheid
Woningbouwopgave
Tegenspits
Corridors
Duurzaam, robuust, veilig en herbouwbaar
Opgave 2:
Doorbraak bereiken naar 'suburbane mobiliteit'
90% toeristen met de Auto
Slechte Oost-West verbinding
Auto-afhankelijkheid Gebied
Te weinig nabijheid voor hoogwaardig en frequent OV
MRA
Opgave 3:
Clusterspecifieke vraagstukken
Toeristische gebieden
Toerisme
Agro-food
Vraag naar vakmensen
Den Helder
AgroFood Logistiek
Bereikbaarheid dagtoerisme

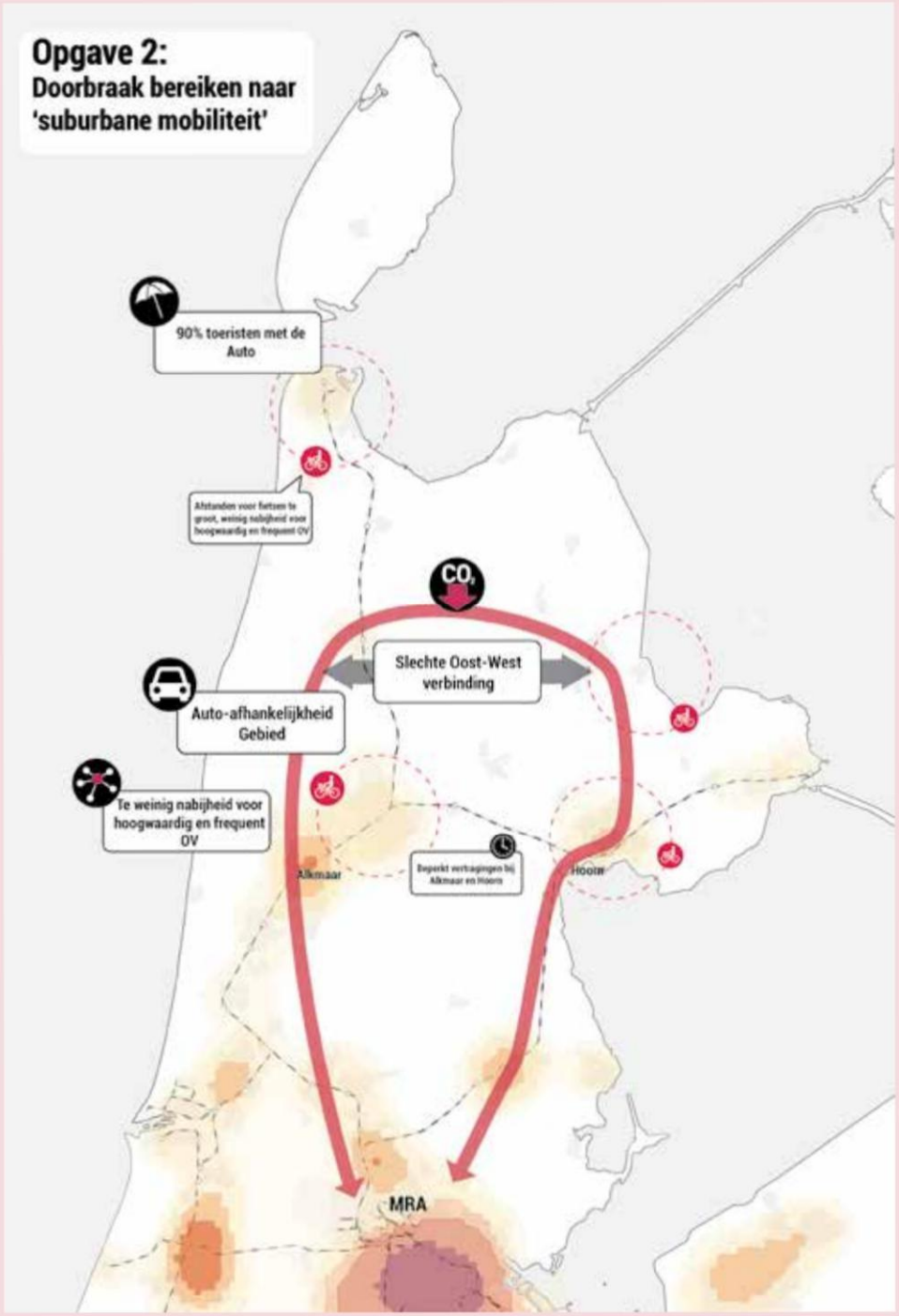


De regio Noord-Holland Noord staat voor een aantal opgaven die volgen uit de huidige karakteristiek van economie en mobiliteit en de versterkende trends daarbinnen.

(1) Toekomstvaste relatie met de MRA

De sterke relatie met de Metropoolregio Amsterdam (MRA) is een kracht maar ook een probleem. De kracht is dat de regio aantrekkelijk is als woongebied en dat het regionale bedrijfsleven een grote afzetmarkt om de hoek heeft. Als woongebied biedt de regio aantrekkelijke woonmilieus; stedelijk in Alkmaar en Hoorn, toerisme in de kuststrook en relatief betaalbare grondgebonden gezinswoningen in bijvoorbeeld Heerhugowaard en Langedijk. Economisch biedt de nabijheid van de MRA een afzetmarkt voor het brede MKB rond Alkmaar en is de Wieringermeer ontdekt als locatie voor functies als energie, datacenters en logistiek die ruimte-technisch steeds minder passen in de MRA.

Het probleem schuilt erin dat de pendel naar de MRA leidt tot veel mobiliteit geconcentreerd in enkele uren in één richting. Ook is het aandeel auto groot. Opschalen van die capaciteit is problematisch. Vanuit het perspectief van de MRA en het rijk is er weinig belang om uitbreiding van de pendelmobiliteit uit Noord-Holland Noord te blijven faciliteren. De spoorverbindingen liggen niet in het strategische netwerk dat met het OV-toekomstbeeld is neergezet. Ook concurreren zij binnen de MRA met investeringsbehoeften op andere corridors en met de regionale capaciteitsvraag vanuit Zaanstad en Purmerend. De beperkte tegenspits en matige vulling gedurende de rest van de dag maakt zowel investeren of exploitatie van extra capaciteit problematisch. Via de weg geldt ongeveer hetzelfde verhaal met de toevoeging dat de MRA juist de automobiliteit wil afremmen omdat dit ten koste gaat van de aantrekkelijkheid van de MRA en ruimtelijk niet meer gefaciliteerd kan worden. Ook beleidsmatig wordt binnen het rijk het belang van nabijheid steeds meer erkent en worden er serieuze vraagtekens geplaatst bij de wenselijkheid van het faciliteren van het uitdijende Daily Urban System van de MRA. Kortom, het is de vraag of een toenemende pendel (en daarmee grotere woonfunctie) wel haalbaar is in de samenwerking met de partijen die dat financieel en ruimtelijk mogelijk moeten maken.



(2) Handhaven nabijheid en minder afhankelijk worden van de auto

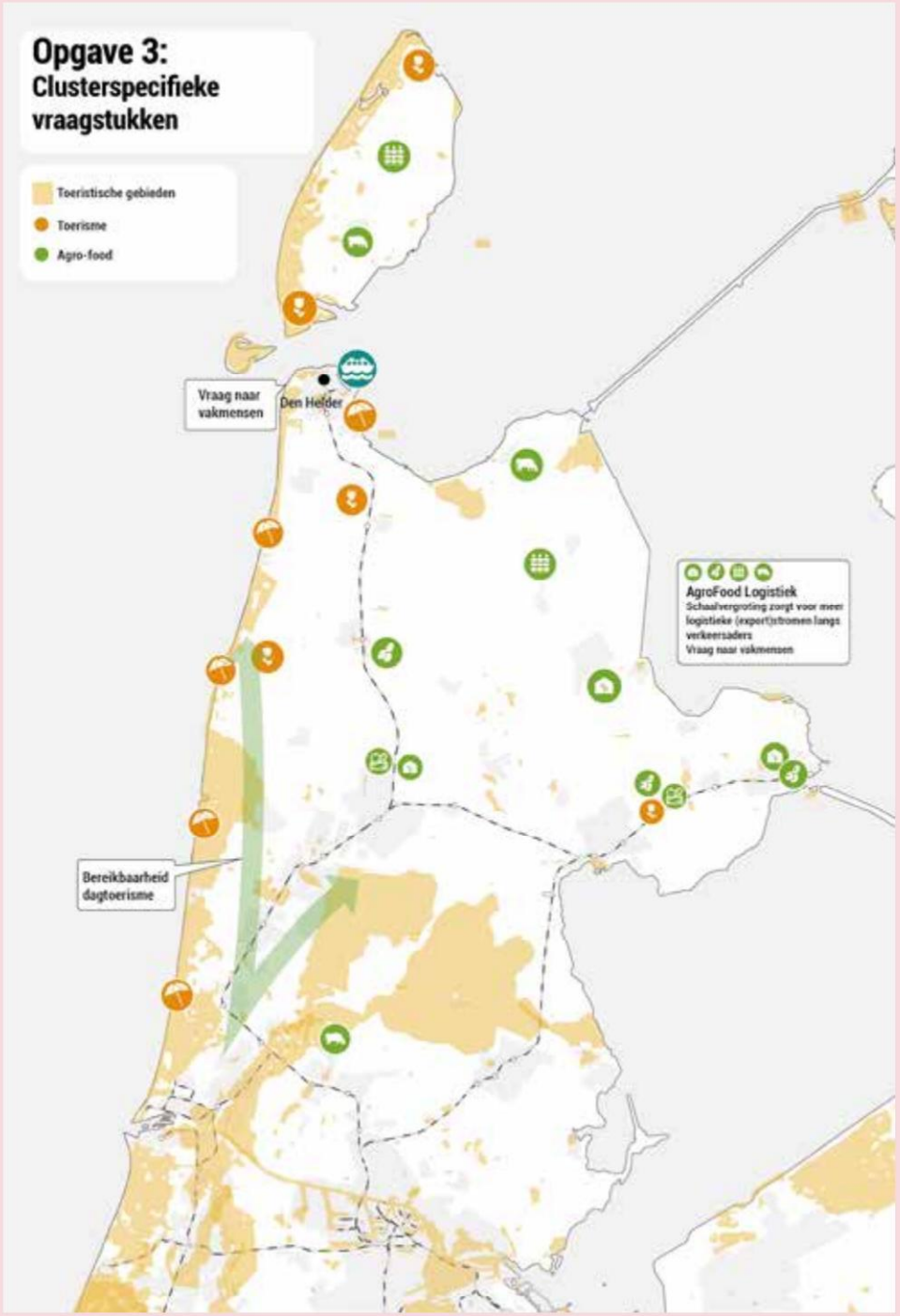
De positie van de auto in de regio is fors. Dit is voor de toekomst een opgave. Enerzijds vanuit de duurzaamheidsopgave maar ook vanuit econmoisch- en bereikbaarheidsbelang. Die opgave speelt op drie schaalniveaus:

- **Binnen de kernen**. Tot 2,5 kilometer wordt 70% van de verplaatsingen gelopen en fietst, respectievelijk wandelen (30%) en fietsen (40%). Dit zijn de helft van alle verplaatsingen. Direct boven de 2,5 kilometer neemt het aandeel auto gelijk sterk toe en wordt het merendeel van de ritten per auto gemaakt. Een groot aandeel lopen en fietsen binnen de kernen is om vele redenen belangrijk: duurzaamheid, gezondheid, inclusiviteit en aantrekkelijkheid van de kernen. Dat geldt voor stedelijke en dorpse milieus. De trend in Nederland is dat fietsen in de steden toeneemt en daarbuiten afneemt. Die ontwikkeling dreigt ook voor Noord-Holland Noord. De kernen bieden de auto over het algemeen ruim baan en ongehinderd parkeren voor de deur. Als gevolg daarvan wordt de auto op de zeer korte afstand al relatief veel gebruikt. Als binnen de kernen het voorzieningenniveau dan afneemt en de externe oriëntatie groter wordt, dreigt een spiraal naar beneden. Beleid voor vitale kernen, ruimtelijke inrichting en langzaam verkeer vraagt daarom om een krachtige en samenhangende aanpak.

- **Op regionale schaal**. Dit zijn de ritten van 5 tot 20 kilometer naar de regionale centra voor winkelen, voorzieningen, gezondheidszorg, cultuur, (hoger) onderwijs en werken in Alkmaar en Hoorn en in mindere mate Heerhugowaard, Schagen en Den Helder. Hiervoor wordt voor zo'n 80% de auto gebruikt. De overige ritten worden merendeels met de fiets gemaakt. Het regionaal OV wordt vooral gebruikt door scholieren en andere gebruikers zonder auto ter beschikking en heeft daarmee een aandeel van enkele procenten. Alkmaar vangt verkeer voor de binnenstad op in parkeergarages wat resulteert in een sterk autoluwe binnenstad. Voor het overige wordt de auto voor deze regionale ritten vrijwel deur tot deur gefaciliteerd. De situatie met hoog regionaal autogebruik heeft een aantal nadelen. Allereerst vormt een hoog aandeel autogebruik van bezoekers een belemmering in het verdichten en stedelijk aantrekkelijker maken van de regionale centra. Dat verdichten is nodig om in Noord-Holland Noord mee te kunnen met de ontwikkeling naar een

regionale autogebruik rond Alkmaar een belangrijke factor in de belasting van de Ring Alkmaar en aansluitende wegen. Door minder relatief korte ritten blijft er capaciteit om op andere vlakken te kunnen blijven groeien. Tot slot draagt het hoge autogebruik op regionale schaal bij aan een 'auto gebaseerde' mobiliteit en ruimtelijke inrichting. Het faciliteert grootschalige (winkel)voorzieningen aan randwegen, toenemende reisafstanden, uitsluiting van doelgroepen zonder auto en in zijn algemeenheid een inrichting van het dagelijkse mobiliteit waarbij de auto centraal staat.

- **Op bovenregionale schaal**. De opgave ligt hier in lijn met de relatie met de MRA. De werkgelegenheid in de MRA concentreert zich steeds meer in Amsterdam en rond OV-knopen. Er wordt op die plaatsen beleid gevoerd om autobereikbaarheid af te remmen en vooral voor fiets en OV te kiezen. Kortom, afhankelijkheid van de auto voor de relatie met de MRA betekent op termijn een slechtere bereikbaarheid.



(3) Maatwerk nodig voor aantal specifieke opgaven

Noord-Holland Noord heeft een aantal opgaven waarvoor geldt dat het aantal gebruikers/betrokkenen relatief beperkt is terwijl generieke oplossingen al snel groot en kostbaar zijn. De belangrijkste opgaven van dit type zijn:

- **Den Helder**. Den Helder heeft een uniek maritiem profiel, kansen voor toerisme en een positie als regionaal centrum. Vanuit de ligging van Den Helder volgt echter dat infrastructuur alleen gedragen wordt door de vervoersvraag vanuit Den Helder en de baten daardoor altijd beperkt zijn. En omdat de afstanden relatief groot zijn, is voor acceptabele reistijden eigenlijk snellere infrastructuur nodig. Dit dilemma houdt Den Helder al decennia in haar greep. Er is behoefte aan snellere verbindingen via weg en spoor maar de vervoersvraag om die investeringen te rechtvaardigen is er niet.
- **Agribusiness** . De Agribusiness sector schaalt op en specialiseert maar is tegelijkertijd lokaal geworteld en gericht op het rurale gebied. Vanuit het economisch belang van de sector is de wens om de sector in haar bereikbaarheid te faciliteren. Maar er is weinig beeld hoe dit aangepakt moet worden. Bedrijven zijn lokaal en vaak ruraal gevestigd en gericht op de (vracht) auto. Maatregelen op locatie helpen dan hooguit één of enkele bedrijven. Generieke maatregelen bieden maximaal een paar minuten reistijdwinst. Het valt af te vragen of dat de sector echt verder helpt in haar logistiek of bereikbaarheid voor werknemers. Ook ontstaan er lokaal steeds knelpunten waarbij vrachtverkeer en grote landbouwvoertuigen moeten worden afgewikkeld over kleinere wegen met een gemengd gebruik. Lokaal volledig scheiden is kostbaar en vaak ruimtelijk niet inpasbaar. Generieke oplossingen zijn nog niet in beeld.
- **Toerisme**. Het toerisme leidt tot piekdagen naar de kust die dusdanig incidenteel zijn dat infrastructuur en OV-aanbod daar niet standaard op zijn afgestemd. De toerist is bovendien een specifiek doelgroep met eisen aan aantrekkelijkheid, gemak en beleving die anders zijn dan voor regulier verkeer.
- **Fiets en OV tussen de kernen, vooral boven de lijn Heerhugowaard – Hoorn**. Tussen de kernen bij afstanden van meer dan 2,5 kilometer is het merendeel van de verplaatsingen per auto. Voor het overeind houden van een goed OV-aanbod is de vraag op veel relaties eigenlijk te gering, laat staan dat stappen naar hoogwaardiger openbaar vervoer gezet kunnen worden. Investeringen in fietsinfrastructuur kunnen eerder uit. Maar ook hier geldt dat buiten de meer stedelijke regio's fietsverbindingen over langere afstand maximaal honderden gebruikers per etmaal trekken en daarmee weinig basis voor kostbare snelfietsroutes.
- **De oost-westverbinding**. De oost-westverbindingen lopen van de kust via Alkmaar-Hoorn-Enkhuizen naar Lelystad (weg en deels spoor) en ter hoogte van Schagen/Medemblik en Den Helder (weg). De route Alkmaar – Enkhuizen is de afgelopen decennia in stappen opgewaardeerd maar nog steeds geen echte stroomweg. De oost-westroutes zijn niet echt snel maar de relaties zijn ook te zwak om een de infrastructuur op de schalen.

De opgave voor Noord-Holland Noord is om deze deelopgaven 'slim' aan te pakken: keuzes maken, combinatieoplossingen zoeken, ook met andere beleidslijnen in het ruimtelijk/economisch domein, en maatwerk leveren.

Strategische keuzes

Vanuit de eerder opgestelde opgave en de achterliggende analyse stellen wij een aantal strategische keuzes voor waarop we de factsheets baseren:

- **Kies voor de pendel richting MRA vol voor OV-bereikbaarheid en hubs** in de regio en aan de rand van de MRA. Uitbreiden van de autopendel is ongewenst vanuit duurzaamheid en ruimtegebruik en zal vanuit de MRA en het rijk niet gefaciliteerd worden. Een keuze voor OV-bereikbaarheid in combinatie met hubs die autoverkeer zo vroeg mogelijk afvangen, zorgt voor een heldere prioriteitstelling en gedeelde belangen met de MRA.

- **Kies voor onderscheidende woonmilieus, kwaliteit van de kernen en de 'active-modes' lopen en fietsen**. De aantrekkelijkheid als woongebied moet op meer gebaseerd zijn dan bereikbaarheid. Dat vraagt kwaliteit en onderscheidende woonmilieus. Stedelijke en toch ontspannen woonmilieus in Alkmaar en Hoorn. Verschillende typen van dorpse milieus met prettige voorzieningen en een sterke beleving van landschap en kernen daarbuiten. Voor beide typen geldt het uitgangspunt dat alle dagelijkse voorzieningen binnen 10 minuten lopen of fietsen prettig bereikbaar moeten zijn. Fietsbereikbaarheid en prettig lopen en verblijven staan in stad en dorp voorop. Ruimte, kust, polders en restanten van oude landschappen zijn onderdeel van dat dagelijkse fiets en wandelsysteem en worden gekoesterd en versterkt.

- **Versterk de positie van Alkmaar en Hoorn als regionale economische kernen met een stedelijk (mobiliteits)profiel**. Stedelijke (economische) dynamiek in Alkmaar en Hoorn versterkt de eigen economie in groeisectoren met veel hoogwaardige werkgelegenheid, geeft draagvlak aan regionale voorzieningen en versterkt de tegenspits van de treinverbindingen met de MRA. Daarbij horen: gemengde woon- en werkmilieus, autoluwe aantrekkelijke openbare ruimte, ontwikkeling van de stationsknopen, inzet op verblijfskwaliteit en werk 'de stad in halen'.

- **Zet hubs en smart mobility in om de regionale centra bereikbaar en aantrekkelijk te maken**. Voor de 5-20 kilometer verplaatsingen naar de regionale centra is een nieuw vervoersconcept nodig dat kan concurreren met de huidige autobereikbaarheid. De belangrijkste ingrediënten zijn parkeren op afstand in hubs en opschalen van regionale fietsverbindingen tot 'slowlanes'. Dat zijn ruimtelijk dragende verbindingen (Bicycle-Oriented-Development) voor e-fietsen en nieuwe vormen van stedelijk (deel)vervoer, van cargo-bikes tot e-scooters.

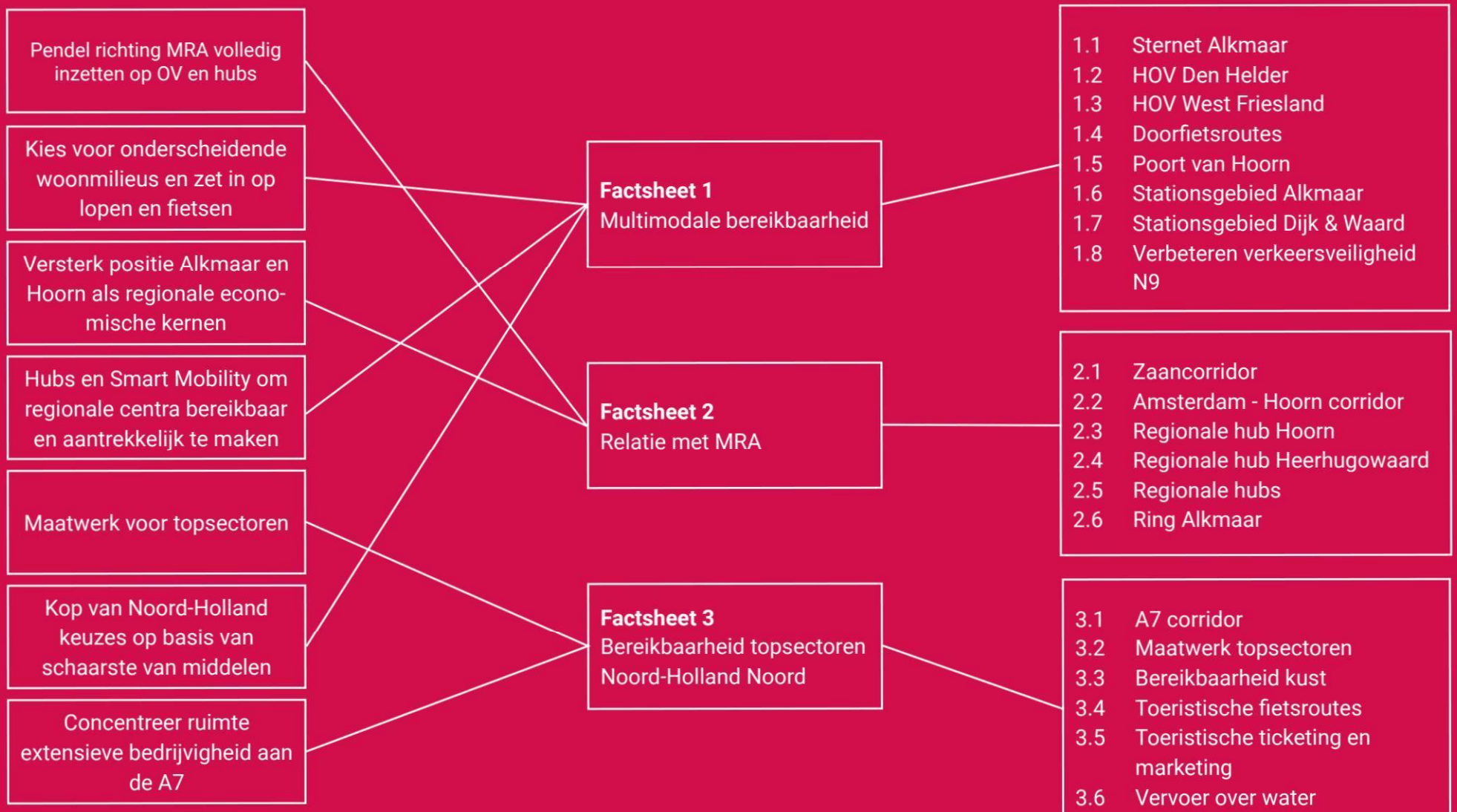
- **Faciliteer Agribusiness, toerisme en maritiem met maatwerk en niet met generieke bereikbaarheidsingrepen.** Voor deze clusters leveren grote infraprojecten onvoldoende op. De oplossing ligt in publiek-private samenwerking waarbij sterke sectorkennis wordt opgeschaald naar maatwerk oplossingen in de publieke sector. Eerste stap is om samenwerking op dit onderwerp te organiseren en vanuit begrip van de ketens en gebruikers de opgaven specifiek te maken.
- **Maak voor de kop van Noord-Holland keuzes op basis van schaarste van middelen**. Bundeling van stromen en investeringen is de enige manier om stappen vooruit te zetten in dit gebied met kleine vervoersstromen en zonder achterland. Als voorstel voor een richting:
    - met hubs, ruimtelijke keuzes en afgestemd OV maximaliseren van het gebruik van de spoorlijn.
    - vanuit Den Helder de keuze maken om óf op de route naar de A7 óf op de N9 in te zetten.

- **Concentreer ruimte extensieve bedrijvigheid aan de A7**. De A7 is de enige doorgaande verbinding en enige hoogwaardige ontsluiting van het noordelijke deel van de regio. Nu al is te zien dat nieuwe ruimte extensieve bedrijvigheid die bereikbaarheid opzoekt. Vanuit mobiliteit is dat een logische en gewenste ontwikkeling. Ook voor spelers uit de Agribusiness die opschalen en steeds meer mobiliteit gaan genereren kan concentratie aan de A7 een oplossing zijn.

Bovenstaande strategische keuzes kunnen worden verdeeld over drie grotere overkoepelende thema's. Allereerst het thema 'multimodale bereikbaarheid.'. Openbaar vervoer, actieve modaliteiten en deelvervoer krijgen steeds meer aandacht. Zowel in de verbinding van stedelijke regio's als dorpse milieus spelen de genoemde modaliteiten een steeds belangrijkere rol. Een tweede overkoepelend thema voor strategische keuzes is de 'relatie met de MR'. De regio heeft een sterke relatie met de MRA. Goede bereikbaarheid is noodzakelijk om deze verbinding te houden en zelf aantrekkelijk te blijven als woongebied. Een derde overkoepelend thema is 'bereikbaarheid topsectoren Noord-Holland Noord'. Om economische ontwikkeling te behouden en bevorderen zijn mobiliteitsmaatregelen nodig. De strategische keuzes in de drie overkoepelende thema's uiten zich in verschillende projecten. Deze projecten zijn per thema schematisch weergeven in onderstaande kaarten en worden vervolgens elk besproken in een specifieke factsheet.

Stroomschema

In dit schema is te zien hoe de strategieen zich verhouden tot de factsheets en daarmee tot de projecten



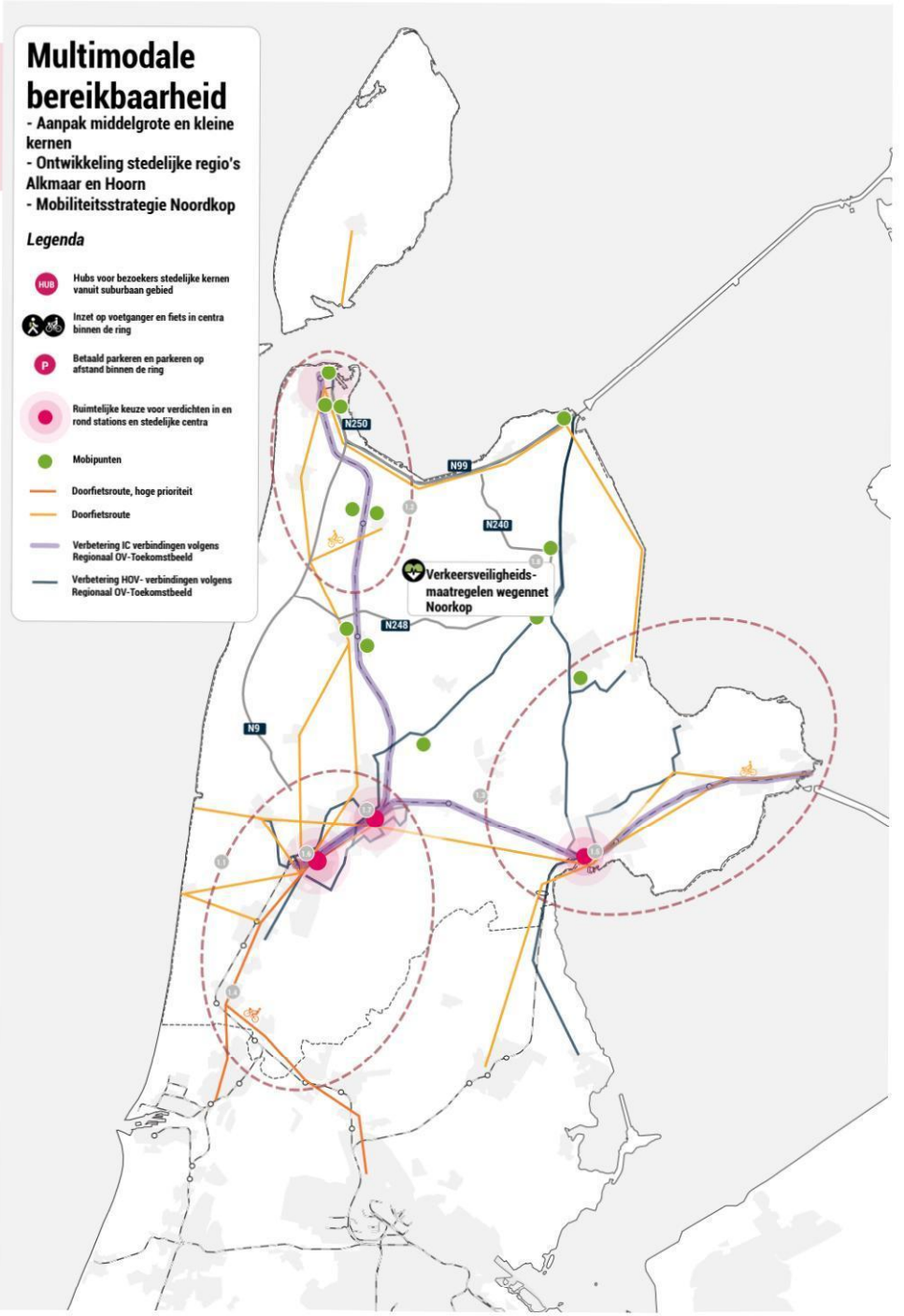
Maatregelen in factsheets

Factsheets met onderliggende projecten

1.	Multimodale bereikbaarheid		12
	1.1	HOV regio Alkmaar	14
	1.2	HOV Den Helder	15
	1.3	HOV West Friesland	16
	1.4	Doorfietsroutes	17
	1.5	Poort van Hoorn	18
	1.6	Stationsgebied Alkmaar	19
	1.7	Stationsgebied Dijk & Waard	20
	1.8	Verbeteren verkeersveiligheid N9	21
2.	Relatie met de MRA		22
	2.1	Zaancorridor	23
	2.2	Amsterdam - Hoorn corridor	24
	2.3	Regionale hub Hoorn	26
	2.4	Regionale hub Heerhugowaard	27
	2.5	Regionale hubs	28
	2.6	Ring Alkmaar	29
3.	Toerisme en publiek privaat programma bereikbaarheid topsectoren		30
	3.1	A7 corridor	31
	3.2	Maatwerk topsectoren	32
	3.3	Bereikbaarheid kust	33
	3.4	Toeristische fietsroutes	34
	3.5	Toeristische ticketing en marketing	35
	3.6	Vervoer over water	36
	3.7	Veerverbinding Den Oever - Oudeschild	37

Factsheet 1
Multimodale bereikbaarheid

Project	Onderwerp	Fase
1.1 HOV regio Alkmaar	HOV	Onderzoeksfase
1.2 HOV Den Helder	HOV	Plan
1.3 HOV West Friesland	HOV	Plan
1.4 Doorfietsroutes	Fiets	Initiatief en uitvoering
1.5 Poort van Hoorn	Stationsgebied	Plan
1.6 Stationsgebied Alkmaar	Stationsgebied	Ontwikkelbeeld
1.7 Stationsgebied Dijk & Waard	Stationsgebied	Plan
1.8 Verbeteren wegennet Noordkop	Verkeersveiligheid	Lopend project

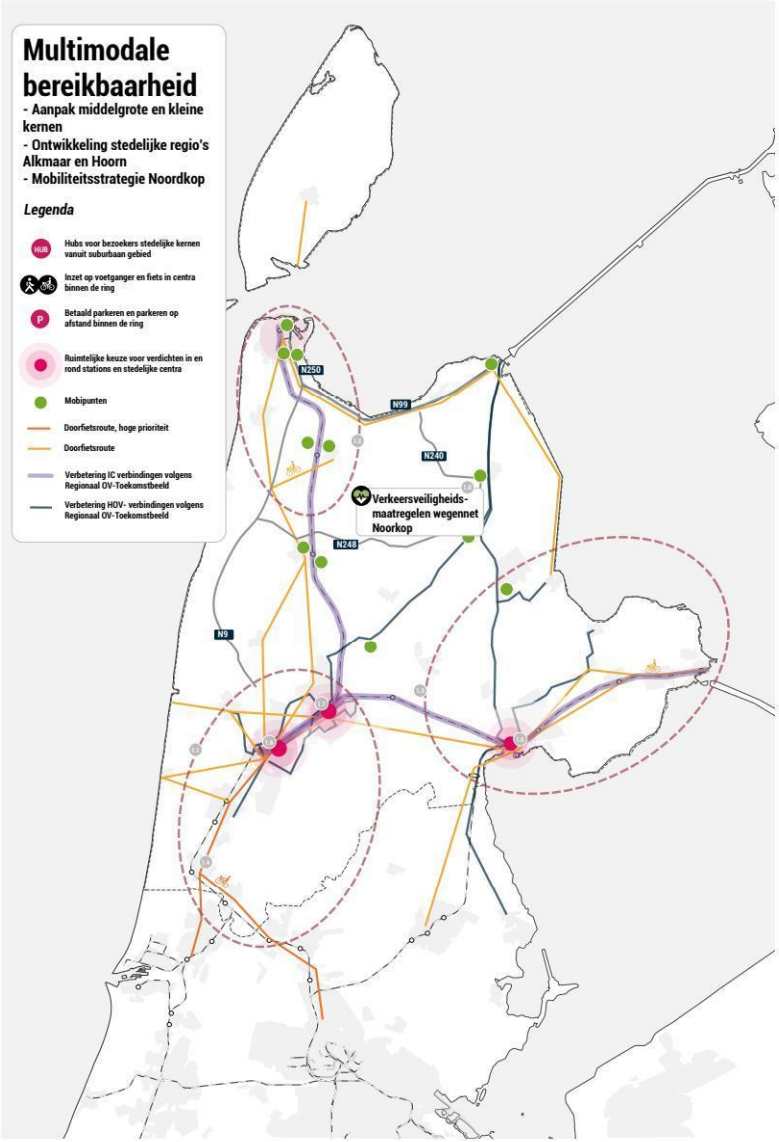


Factsheet 1
Multimodale bereikbaarheid

Stedelijke ontwikkeling versterkt de mobiliteitstransitie omdat de gemengde compacte stad vooral vraag naar lopen, fietsen en OV genereert. Anderzijds is die mobiliteitstransitie essentieel om ruimte te bieden voor verdichting en verblijfskwaliteit. De andere kant van deze ontwikkeling is de regionale bereikbaarheid. De stedelijke centra worden vanuit de regio vooral bezocht per auto; voor werk en voorzieningen. Met name rond Alkmaar vormen de 5-20 km ritten een grote belasting van de infrastructuur (Ring Alkmaar) waardoor de bereikbaarheid onder druk staat. Door een deel van deze ritten op een andere manier te faciliteren krijgt het stedelijk gebied de ruimte voor haar noodzakelijke ontwikkeling én wordt de regionale autobereikbaarheid toekomstvast geregeld zonder extra infrastructuur.

Belangrijk voor het bredere belang van de steden en de regio is dat deze ontwikkeling niet alleen inzet op wonen maar vooral op aantrekkelijke gemengde milieus waarin werken, voorzieningen, stedelijk verblijven, onderwijs, cultuur en wonen samengaan en elkaar kunnen versterken. Naast wonen moet de inzet zich dus vooral richten op gemengde woon- en werkmilieus, werk 'de stad in halen', aantrekkelijke openbare ruimte voor ontmoeten, uitwisseling en verblijven en brede ontwikkeling van de stationsknooppunten (ook met functies die tegenspits creëren). De bijbehorende mobiliteitsagenda in het stedelijk gebied zet in op lopen, fietsen en parkeren op afstand.

De belangrijke bereikbaarheidsopgave voor de kernen is om 'aangetakt te blijven'. Intern op nabije voorzieningen. Extern op de stedelijke centra Hoorn en Alkmaar en de MRA. Nabijheid van voorzieningen en ontwikkeling van 'dorpse knopen' zijn daarin de belangrijkste maatregelen. Dit biedt de kans OV te bundelen en interne fietsnetwerken te versterken en daarmee actieve en bereikbare kernen overeind te houden. Voor de externe bereikbaarheid zijn regionale hubs van essentieel belang om goede toegang tot de stedelijke centra in de MRA en NHN te houden.



Project 1.1
HOV Regio Alkmaar

Projectnaam	HOV regio Alkmaar
Trekker	Provincie Noord-Holland
Fase	Onderzoeksfase
Mijlpaal	2022

Doel

De basis voor het openbaar busvervoer in Noord-Holland is onvoldoende toegerust om de uitdaging voor de toekomst (2030/2040) aan te gaan. Een modal shift is nodig om een leefbare, duurzame en bereikbare regio te creëren en de basis op orde te brengen. Hoogwaardige OV-verbindingen in de hele regio en tussen bestaande en sterk groeiende stedelijke gebieden zijn daarom noodzakelijk. Tevens moeten deze verbindingen aansluiten op het spoornetwerk.

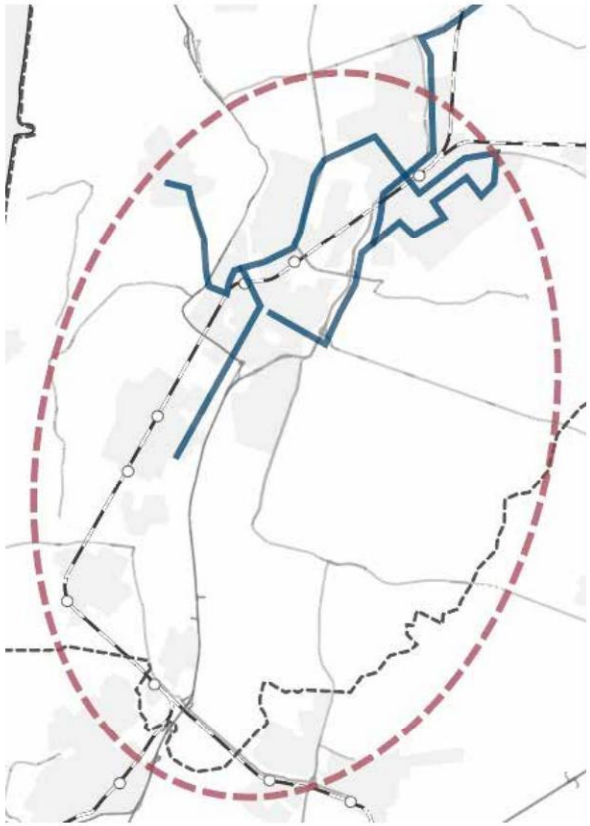
Beschrijving

Het openbaar vervoer moet meer gaan fungeren als (directe) toevoer voor treinstations in Regio Alkmaar. Door een lijnennet met visgraatstructuur waarbij lijnen kernen aan de rand raken en directe verbindingen volgen zitten reizigers sneller in de trein. De lijnen zijn gericht op alle stations op de Zaancorridor en de Helderselijn. Wanneer deze lijnen vaststaan kunnen knooppunten en ruimtelijke ontwikkeling er op ingericht worden en kunnen gerichte investeringen in infrastructuur worden gedaan. Daarmee kan de kwaliteit en frequentie van het openbaar vervoer omhoog.

In de wat verdere toekomst liggen er mogelijkheden voor kleinschalig autonoom (zelfrijdend) openbaar vervoer in wijken en kleinere kernen dat aansluiting biedt tot het OV-net. Tevens liggen er op lokaal niveau kansen voor Mobipunten om de bereikbaarheid van stations en haltes aan de rand van of in andere kernen te vergroten.

Projectonderdelen

- Opwaarderen busverbinding HOV-sternet Alkmaar en Heerhugowaard met omliggende steden/ dorpen (ROVT, 111).
- De toepassing van smart mobility in openbaar vervoer onderzoeken. Te denken valt aan bijvoorbeeld connected infrastructure waarbij bussen prioriteit krijgen.
- Pilot ontwikkelen met kleinschalig autonoom (zelfrijdend) openbaar vervoer in de wijken, aansluitend op het HOV netwerk. (visie mobiliteit en bereikbaarheid Alkmaar)
- Optimaliseren openingstijden bruggen
- Mobipunten realiseren



Project 1.2
HOV Noordkop

Projectnaam	HOV Noordkop
Trekker	Provincie Noord-Holland met 4 Noordkop gemeentes
Fase	Initiatief, realisatie
Mijlpaal	Van realisatie bezig tot planning realisatie richting 2040

Doel

Het stimuleren en benutten van de ruimtelijke, economische en recreatieve potentie van Noord-Holland Noord
met een aantrekkelijk, betaalbaar en duurzaam mobiliteitssysteem in de regio met de Helderse lijn als ruggengraat.

De basis voor het openbaar vervoer in Noord-Holland is onvoldoende toegerust om de uitdaging voor de toekomst (2030/2040) aan te gaan. Een modal shift is nodig om een leefbare, duurzame en bereikbare regio te creëren en de basis op orde te brengen. Hoogwaardig OV verbindingen (met name bus) in de hele regio in en tussen bestaande en sterk groeiende stedelijke gebieden zijn daarom noodzakelijk.

Project 1.2
HOV Noordkop

Beschrijving

De Helderse lijn vormt de spoorverbinding tussen Den Helder en Alkmaar. Het enkel spoor tussen Schagen en Den Helder maakt de spoorcorridor kwetsbaar en niet alle stations worden positief gewaardeerd. Er wordt daarom ingezet op een kwalitatieve verbetering van de stations in combinatie met een maatregelpakket dat inzet op een betere verbinding met ruimtelijke ontwikkelingen in de nabije omgeving. Er wordt geïnvesteerd om de bereikbaarheid van deze deelregio te verbeteren en een frequentieverhoging van 2 naar 4 Intercity's (IC) per uur te realiseren

Het regionaal openbaar vervoer moet meer gaan fungeren als (directe) toevoer voor treinstations aan de Helderse lijn in de Noordkop. De Helderse lijn fungeert hier als kapstok waar op een lagere schaal openbaar vervoer aan gekoppeld is. Door een lijnennet met visgraatstructuur waarbij lijnen kernen aan de rand raken en directe verbindingen volgen zitten reizigers sneller in de trein. Op lokaal niveau bieden Mobipunten een oplossing voor de bereikbaarheid van stations en haltes aan de rand van of in andere kernen. Op een Mobipunt worden diverse vormen van vervoer aangeboden. Het openbaar vervoer is er vaak vlak in de buurt en er staat deelvervoer, zoals deelauto's en deelfietsen. De Mobipunten kunnen nog uitgebreid worden met aanvullende diensten, zoals een pakketdienst en het afhalen van streekproducten.

Onderzoek is nodig naar een optimaal dekkend netwerk. Wanneer die lijnen staan kunnen knooppunten en ruimtelijke ontwikkeling erop ingericht worden en kunnen gerichte investeringen in infrastructuur worden gedaan. Daarmee kan de kwaliteit en de frequentie van het openbaar vervoer verhoogd worden.

Projectonderdelen

- Opwaarderen busverbinding HOV Den Helder - Den Oever - Hoorn (Doorkijk HOV-bouwstenen 2050) (ROVT, 104)
- Onderzoeken mogelijke routes HOV-lijnen
- Deze mogelijke routes vastleggen, hetgeen investeringen in infrastructuur en knooppuntontwikkeling mogelijk maakt.
- Netwerk van mobipunten uitwerken tot een structuur waarin alle kernen met meer dan 2.000 inwoners en alle toeristische en economische clusters een Mobipunt hebben.
- Mogelijkheden voor alternatieve vormen van flexibel, vraaggestuurd collectief vervoer verkennen
- Afstemmen van ruimtelijk beleid in Omgevingsvisies
- Afspraken opnemen over het stimuleren van duurzame vervoerwijzen in omgevingsvisies en –verordeningen
- Stimuleren OV en ontwikkelen aantrekkelijke OV-arrangementen voor recreanten en werknemers
- Opzetten en uitvoeren werkgeversaanpak Noord-Holland Noord, mogelijk o.a. met Breikers
- Stations aan de Helderselijn kwalitatief verbeteren in combinatie met een maatregelpakket dat inzet op een betere verbinding met ruimtelijke ontwikkelingen in de nabije omgeving.
- Een samenhangend OV-systeem van en naar Texel ontwikkelen
- Toegankelijkheid van en naar OV-knooppunten verbeteren, inclusief LV-routes
- Deelvervoer integreren in multimodale routeplanners
- Integratie tarieven en dienstregeling trein en bus
- Verbeteren exploitatie Helderse lijn door samenwerkingsafspraken tussen overheden, vervoersbedrijven, onderwijsinstellingen en werkgevers om een frequentieverhoging van 2 naar 4 IC per uur tussen Den Helder en Alkmaar te realiseren (10-puntenplan Helderse Lijn).

Project 1.3
HOV West-Friesland

Projectnaam	HOV West-Friesland
Trekker	Regio WestFriesland
Fase	Plan
Mijlpaal	Ambitie is realisatie uiterlijk 2030

Doel

De basis voor het openbaar vervoer in Noord-Holland is onvoldoende toegerust om de uitdaging voor de toekomst (2030/2040) aan te gaan. Een modal shift is nodig om een leefbare, duurzame en bereikbare regio te creëren en de basis op orde te brengen. HOV-verbindingen (met name bus) in de hele regio in en tussen bestaande en sterk groeiende stedelijke gebieden zijn daarom noodzakelijk. Tevens moeten deze verbindingen aansluiten op het spoornetwerk.

Beschrijving

Het openbaar vervoer moet meer gaan fungeren als (directe) toevoer voor treinstations in West-Friesland. Door een lijnennet met visgraatstructuur waarbij lijnen kernen aan de rand raken en directe verbindingen volgen zitten reizigers sneller in de trein. Frequenties en de kwaliteit van het lokale openbaar vervoer moet omhoog. Dit hoogwaardig OV verbindt Medemblik en Wervershoof via snelle en directe verbindingen met het station in Hoorn.

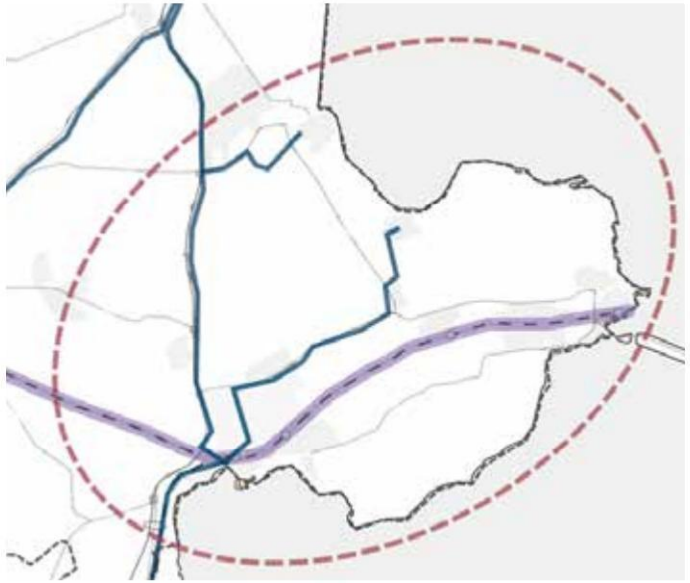
Op lokaal niveau bieden Mobipunten een oplossing voor de bereikbaarheid van stations aan de rand van kernen. Mobipunten worden gerealiseerd om de bereikbaarheid en leefbaarheid van steden en dorpen in de regio te vergroten op een duurzame, sociale en bij voorkeur innovatieve wijze.

Wanneer de verbindingen vast liggen kunnen knooppunten en ruimtelijke ontwikkeling er op ingericht worden en kunnen gerichte investeringen in infrastructuur worden gedaan.

Naast de Hoornse lijn (zie project 2.2) bedient het HOV in West-Friesland ook de verbinding tussen Hoorn en Heerhugowaard/Alkmaar. Op deze verbinding vinden investeringen plaats om de bereikbaarheid tussen de deelregio's te verbeteren met een (deels stoppende) IC tussen Enkhuizen, Hoorn, Alkmaar en Haarlem (ROVT)

Projectonderdelen

- Opwaarderen busverbinding HOV Hoorn - Medemblik / Wervershoof (ROVT, 118)
- HOV Hoorn-Wognum-Spanbroek-Opmeer-Hoogwoud (Doorkijk HOV-bouwstenen 2050) (ROVT, 163)
- Opwaarderen busverbinding HOV Den Helder - Den Oever - Hoorn (Doorkijk HOV-bouwstenen 2050) (ROVT, 104)
- Nieuwe HOV-verbinding Lelystad-Hoorn (>2040, maar start met onderzoek N5)(ROVT, 7)
- Mobipunten implementeren
- Realiseren IC-verbinding Enkhuizen – Hoorn – Heerhugowaard – Alkmaar (- Haarlem) (ROVT)
- Mobipunten realiseren
- Busnet omvormen naar een net van stadslijnen en streeklijnen plus het integreren WMO en OV (Mobiliteitsvisie Hoorn 2030)



Project 1.4
Doorfietsroutes

Projectnaam	Regionale aanpak voor doorfietsroutes
Trekker	Provincie Noord-Holland i.s.m. de deelregio's
Fase	Initiatief en uitvoering
Mijlpaal	Reeds gestart met diverse routes

Doel

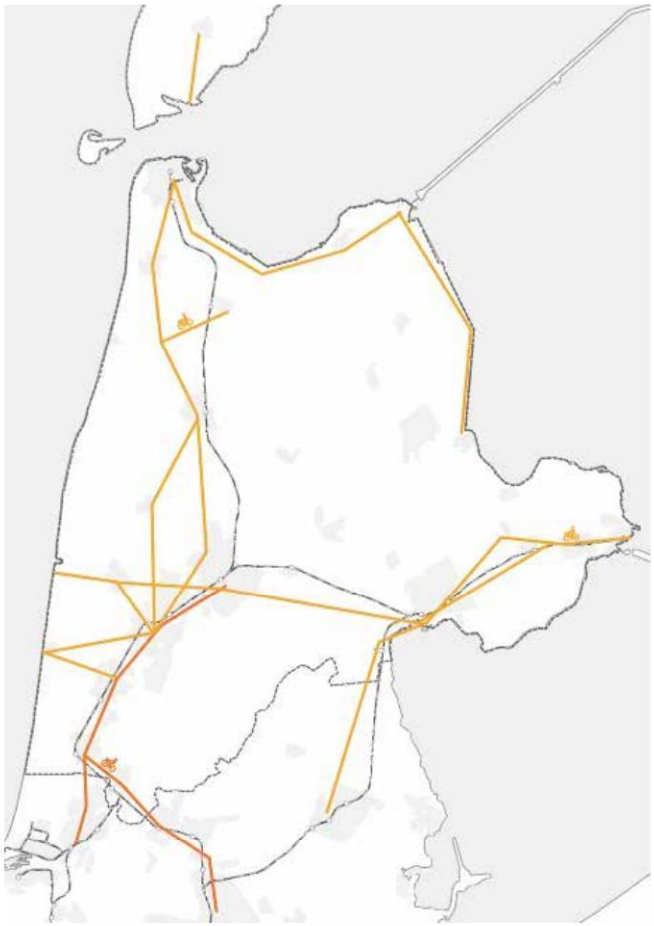
Een herkenbaar netwerk van hoge kwaliteit doorfietsroutes aanwezig op de belangrijkste regionale verbindingen tussen steden, werklocaties, onderwijsinstellingen en natuur- en recreatiegebieden waarop het aantal stoppunten voor fietsers tot een minimum is beperkt. Waarmee de fiets een nog belangrijkere rol speelt in de regionale mobiliteit van Noord-Holland (uit: Perspectief fiets).

Beschrijving

In de afgelopen jaren is gestart met het ontwikkelen van het netwerk van doorfietsroutes. Deze routes verbinden de belangrijkste woonkernen, werk- en winkelgebieden, onderwijslocaties, ov-knooppunten en recreatiegebieden met elkaar. Op doorfietsroutes kunnen fietsers zo vlot, veilig en comfortabel mogelijk doorfietsen tussen belangrijke regionale bestemmingen in de provincie. Daarmee wordt fietsen een aantrekkelijk vervoermiddel voor met name verplaatsingen korter dan 7,5 km (bijna 70% van de verplaatsingen in Noord-Holland). Ook op ritten tussen 7,5 en 15 km kan de fiets door doorfietsroutes een aantrekkelijker alternatief worden. Daarnaast liggen er kansen voor de fiets als onderdeel van ketenverplaatsingen met de trein.

Projectonderdelen

- Huidige staat van het provinciale fietsnetwerk inventariseren
- 14 belangrijkste knelpunten oplossen
- Haalbaarheid van mogelijke tracés van het doorfietsroutenetwerk verkennen.
- Kansrijke routes verder uitwerken, lokaal draagvlak en financiering creëren en de routes vervolgens aanleggen.
- Huidige netwerk van bewegwijzering upgraden
- Onderzoek doen naar het gedrag en patronen van fietsers en de effecten van fietsmaatregelen
- Aanleggen prioritaire rode route (Alkmaar – Heerhugowaard, Alkmaar – Heiloo – Castricum – Uitgeest)
- Prioritaire routes Den Burg – Alkmaar, Den Helder – Den Oever (recreatief en utilitair) en Den Oever – Medemblik in de Noordkop uitwerken.
- Wanneer relevant onderzoeken of maatregelen nodig zijn voor de fietsbereikbaarheid (uit: Perspectief fiets; Mobiliteits- en bereikbaarheidsagenda 2040 DKW!)
- Stimuleren gebruik actieve mobiliteit, oa bij scholen en werkgevers



Project 1.5
Poort van Hoorn

Projectnaam Poort van Hoorn (Uit: Poort van Hoorn, stedenbouwkundig plan)
Trekker Gemeente Hoorn
Fase Plan

Doel
Bereikbaarheid van het stationsgebied (en dus stad én regio) verbeteren, en daarnaast het gebied rondom het station ontwikkelen als plek om prettig te verblijven en wonen (gemeente Hoorn, https://www.hoorn.nl/poortvanhoorn).

Beschrijving
De gemeente Hoorn werkt samen met partners NS stations, ProRail en de provincie Noord-Holland aan de ontwikkeling van de Poort van Hoorn. In dit gebied is er veel ruimte voor nieuwe ontwikkelingen. Nieuwe en aantrekkelijke stedelijke woon-werkmilieus, op steenworp afstand van een modern multimodaal mobiliteitsknooppunt, de prachtige historische binnenstad én het grootste stadsstrand van Nederland.

Projectonderdelen
- Spoorinfrastructuur efficiënter inrichten om ruimte te creëren.
- Kwalitatief hoogwaardige traverse over het spoor realiseren
- Gebiedsontwikkeling faciliteren
- Een sterk stedelijke knoop rondom de binnenstad en het station realiseren
- Toegang tot de binnenstad ontvlechten en aanhechten rondom het Keern, Provincialeweg en het spoor.
- Ingang station verplaatsen
- Verplaatsen busstation
- Nieuwe fietsenstalling (Mobiliteitsvisie Hoorn 2030) (zie ook project 2.3).

Project 1.6
Stationsgebied Alkmaar

Projectnaam	Ontwikkeling stationsgebied Alkmaar
Trekker	Gemeente Alkmaar
Fase	Ontwikkelbeeld
Mijlpaal	2e kwartaal 2021 af

Doel

Het stationsgebied ontwikkelen tot een OV-knooppunt van hoge kwaliteit.

Beschrijving

In Alkmaar zijn de stationsgebieden, vitale binnenstad, Alkmaars Kanaal en de ring opgenomen in het programma Bereikbare Steden. Daarin wordt de ruimtelijke ontwikkeling in samenhang met ketenmobiliteit en leefbaarheid bekeken. In de stationsgebieden liggen kansen in het kader van de verdichtingsopgave en het verbeteren van de bereikbaarheid door middel van doorontwikkeling tot volwaardige OV-knooppunten. In samenwerking met NS en de provincie Noord-Holland werken we aan een Ontwikkelbeeld voor zowel station Alkmaar Centraal als voor Alkmaar Noord. Het Ontwikkelbeeld voor stationsgebied Alkmaar Centraal richt zich op het stedenbouwkundig programma en de mobiliteits- en ruimtelijke opgaven voor het stationsgebied van de toekomst. Onderdeel van het Ontwikkelbeeld is het beter laten aansluiten van de stationsomgeving op de binnenstad, het Alkmaars Kanaal en Overstad.

Ook de mobiliteitsopgave van het stationsgebied wordt meegenomen in het Ontwikkelbeeld. Door de knooppuntfunctie van het station te optimaliseren kan het stationsgebied de mobiliteitsopgave als gevolg van de groei van de stad en regio beter faciliteren (uit: nieuwsbrief Regio Alkmaar, 2021 (van colleges van Regio Alkmaar).

Projectonderdelen

Korte termijn:

- Realisatie traverse + fietsenstalling
- Verplaatsen busstation
- Inrichten stationsplein
- Studies naar brug & tunnel
- Verbeteren van de bereikbaarheid van het station voor fietsers en voetgangers.
- Opstellen mobiliteitsstrategie als kader voor de verdere ontwikkeling

Ambitie middellange termijn:

- Ring auto naar noordzijde
- Uitbreiden P+R

Ambitie lange termijn:

- Eventueel 2e traverse

(uit: stationsgebied Alkmaar (van provincie NH))

Stationsgebied Alkmaar Noord

- Looproutes richting station verbeteren
- Fietsvoorzieningen zuidzijde station verbeteren
- P&R ontwikkelen

Project 1.7
Stationsgebied Dijk & Waard

Projectnaam Stationsgebied Dijk & Waard (station Heerhugowaard)
Trekker Gemeentes Heerhugowaard en Langedijk (1 jan 2022 fusie tot gemeente Dijk & Waard)
Fase Plan
Mijlpaal 2022

Doel

Ontwikkelen van een hoogwaardig stedelijk kerngebied voor Dijk en Waard rondom OV-knooppunt station Heerhugowaard. Stedelijke (vastgoed)ontwikkelingen en opwaardering van de infrastructuur waaronder een upgrade van het station en de openbare ruimte versterken elkaar optimaal. Het stationsgebied groeit uit tot het knooppunt voor ketenmobiliteit met 10.000 treinreizigers per dag.

Beschrijving

De gemeente Dijk en Waard werkt samen met partners NS Stations, ProRail en de provincie Noord-Holland aan de ontwikkeling van het OV-knooppunt . Het stationsgebied is nu al een belangrijke plek voor regionale voorzieningen zoals onderwijs, zorg, stedelijk wonen en kennisintensieve bedrijven en instellingen. Door hier ruimte te maken voor verdere intensivering en nieuwe ondernemingen, voorzieningen en woningen kan de leefbaarheid van de regio worden geborgd en wordt mensen een betaalbaar alternatief geboden voor de overvolle en dure MRA.

Investeringen in het verbeteren van het openbaar vervoer zijn medeafhankelijk van de intensiteit van het gebruik ervan. Door de verbindingen met Heerhugowaard en Langedijk te verbeteren, het gebied te intensiveren met stedelijke functies en recreanten en toeristen te verleiden met het openbaar vervoer te komen wordt de aanzet gegeven voor intensivering van de dienstregeling en verbetering van het station. Dit kan vervolgens weer meer mensen verleiden gebruik te gaan maken van het openbaar vervoer (uit: Masterplan stationsgebied Heerhugowaard, 2020).

Projectonderdelen

- Realiseren vernieuwd station passend bij 10.000 reizigers, hogere treinfrequentie en langere treinen.
- Realisatie 5.000 nieuwe fietsparkeerplekken
- Fiets- en wandelroutes naar station verbeteren
- Realiseren doorfietsroutes naar Alkmaar en Langedijk (zie project 1.4)
- Nieuw busstation voor HOV
- Ongelijkvloerse kruising Zuidtangent met spoor realiseren
- Ongelijkvloerse onderdoorgang bij het station voor voetgangers en fietsers
- Recreatief transferium aan de Westdijk
- P+R opwaarderen en uitbreiden
- Upgrade stationsomgeving

(uit: Masterplan stationsgebied Heerhugowaard, 2020)

Project 1.8
Verkeersveiligheid N9/N99/N250

Projectnaam	Verbeteren verkeersveiligheid N9/N99/N250
Trekker	Provincie Noord-Holland en Rijkswaterstaat
Fase	Lopend project

Doel

Haalbaarheid en gezamenlijke opgave met provincie en rijk scherp krijgen.

Beschrijving

Op grote delen van de N9/N99/N250 bestaan grote tot zeer grote veiligheidsrisico's. Om deze risico's te verminderen is er een analyse uitgevoerd die 1. deze risico's in kaart heeft gebracht en 2. een scala aan mogelijke maatregelen in kaart heeft gebracht. Uit dit breed scala aan mogelijkheden moet een prioritering worden gemaakt om de verkeersveiligheid te vergroten.

Op korte termijn kunnen niet-infrastructurele maatregelen genomen worden om de verkeersveiligheid te bevorderden. Om structurele stappen te zetten zijn grotere maatregelen mogelijk op (middel)lange termijn, welke verder uitgewerkt moeten worden. Tevens moeten er financiële middelen voor deze projecten worden verzameld. Voor de verre toekomst zetten de kopgemeenten in op de realisatie van de N77, een nieuwe verbinding tussen N99 en de A7. Los van een betere bereikbaarheid van de Kop en een ontlasting van de N9, moet dit project de leefbaarheid van het voormalige eiland Wieringen sterk verbeteren.

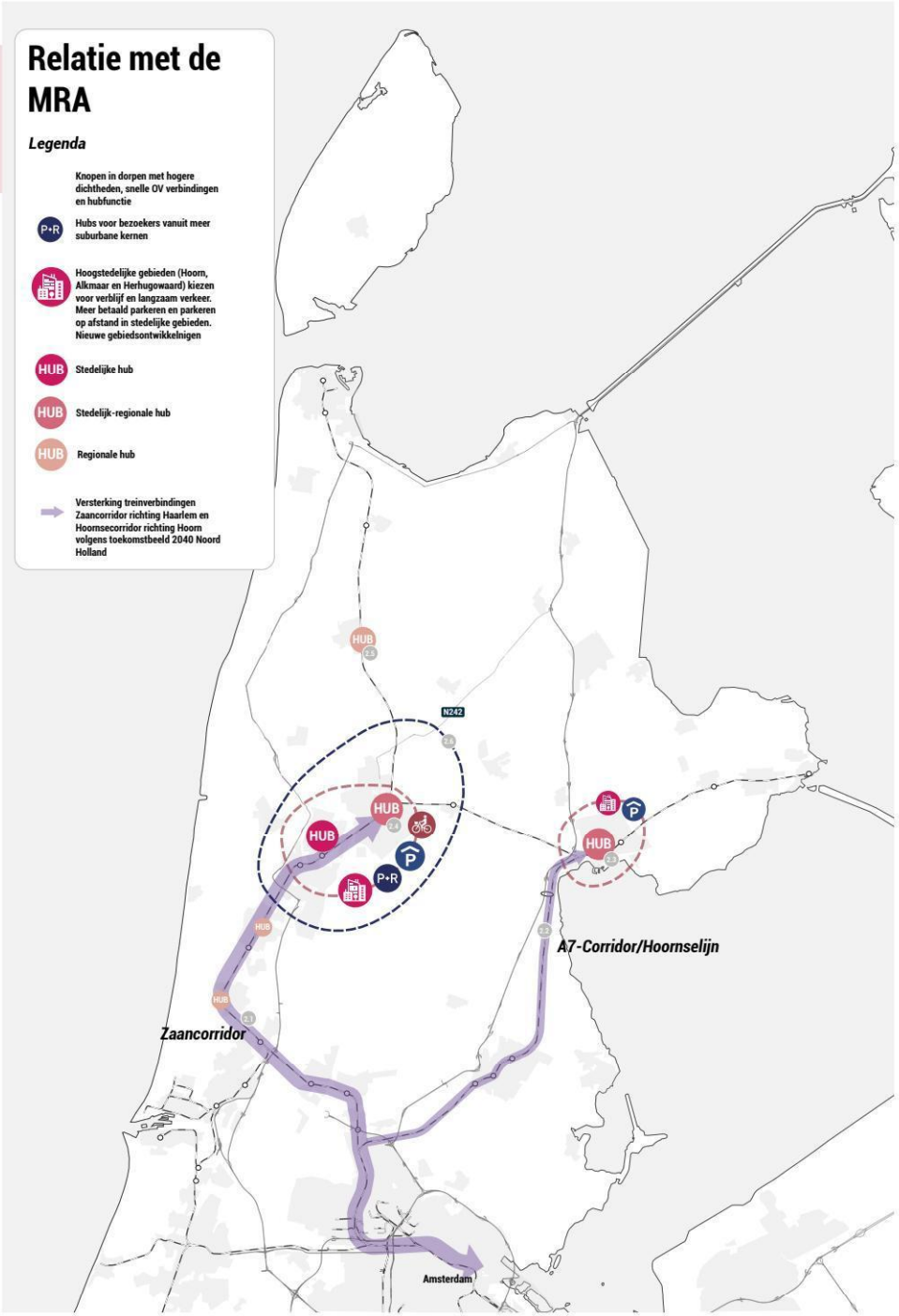
Projectonderdelen

- (Middel) lange termijn oplossingen verder uitwerken en onderzoeken
- Financiële middelen onderzoeken om maatregelen te financiëren
- Niet infrastructurele campagnes starten om de verkeersveiligheid te vergroten (bijvoorbeeld snelheidshandhaving, BOB (voorkomen rijden onder invloed) en MONO (voorkomen afleiding door mobiele telefoon)

Factsheet 2
Relatie met de MRA

Project	Onderwerp	Fase
2.1 Zaancorridor	Modal shift/trein	
2.2 Amsterdam - Hoorn corridor	Modal shift/trein	Plan
2.3 Regionale hub Hoorn	Regionale hub	Plan
2.4 Regionale hub Heerhugowaard	Regionale hub	
2.5 Regionale hubs	Regionale hub	Idee
2.6 Ring Alkmaar & N242	Doorstroming verkeer	Plan

De regio heeft een sterke relatie met de MRA en is voor de werkgelegenheid van haar inwoners mede daarvan afhankelijk. Omgekeerd biedt NHN ruimte voor wonen en recreëren waarvoor in de MRA niet altijd ruimte is. De goede bereikbaarheid van de MRA is ook randvoorwaardelijk om aantrekkelijk te zijn als woongebied en de Woondeal NHN te kunnen realiseren. Strategische keuze is om in te zetten op de Intercity verbindingen en regionale hubs. Dit sluit aan bij de ontwikkelrichting van de MRA en is het meest toekomstvast. De inzet op OV-bereikbaarheid in combinatie met hubs geeft een heldere focus die goed aansluit bij de prioriteiten en strategische keuze van MRA en het Rijk zoals verwoord in het SBAB programma (Samen Bouwen Aan Bereikbaarheid)



Project 2.1
Zaancorridor

Projectnaam Ketenmobiliteit Zaancorridor
Trekker Provincie Noord-Holland, i.s.m. NS, ProRail en de gemeenten Zaanstad, de BUCH gemeenten Uitgeest, Castricum en Heiloo en de gemeenten Alkmaar en Heerhugowaard
Fase Uitwerking ontwikkelstrategie
Mijlpaal Variërend van eerste stappen gezet tot verder in de toekomst

Doel
Zaancorridor stapsgewijs te ontwikkelen tot de integrale mobiliteitsruggengraat die de twee regio's verbindt. De ruggengraat waar meerdere vormen van vervoer, wonen, werken en recreatie samenkomen rondom de knopen. Om dit te bereiken is het nodig om te investeren in enerzijds meer treinen op de corridor naar meer bestemmingen en anderzijds te investeren in een gedifferentieerde ontwikkeling per knoop, passend bij de kwaliteiten van de omgeving.

Beschrijving
De Zaancorridor, de spoorlijn tussen Amsterdam Centraal en Heerhugowaard, wordt in toenemende mate van belang door uitbreiding van het Daily Urban System van Amsterdam richting de regio Alkmaar-Heerhugowaard.

Hier wordt op het spoor op ingespeeld met het Programma Hoogfrequent Spoor (PHS). In het kader van het PHS wordt na 2028 het aantal intercity's per uur tussen Amsterdam en Alkmaar verhoogd van vier naar zes per uur. Het aantal sprinters tussen Amsterdam en Uitgeest wordt eveneens verhoogd van vier naar zes per uur. Door de ketenmobiliteit rond de verschillende stations aan de Zaancorridor te verbeteren wordt de trein een volwaardig alternatief voor de auto. Elk station kent zo zijn eigen huidige beperkingen, en daarmee ook zijn eigen verbeterpunten en kansen (uit: Perspectief op de Zaancoridor).

Door op alle stations deze beperkingen aan te pakken kan de trein als volwaardig alternatief voor autoverplaatsingen richting Amsterdam worden gepositioneerd.

Projectonderdelen
- Heerhugowaard: nieuw opstelterrein treinen
- Uitgeest: capaciteit fietsenstalling vergroten
- Uitgeest: P+R aan noordzijde uitbreiden
- Uitgeest: nadenken over verbetering kwaliteit en functie van stationsomgeving
- Castricum: vergroten capaciteit P+R
- Castricum: aantal fietsenstallingen uitbreiden
- Castricum: oplossen knelpunt Beverwijkerstraatweg
- Heiloo: capaciteit fietsparkeerplekken vergroten
- Alkmaar: zie project 1.6 Stationsgebied Alkmaar
- Alkmaar: Helderse weg tunnel onder spoor (Alkmaars kanaal. Stationsgebied)
- Alkmaar Noord: looproutes richting station verbeteren
- Alkmaar Noord: fietsvoorzieningen zuidzijde station verbeteren
- Alkmaar Noord: aantal busverbindingen uitbreiden
- Alkmaar Noord: P&R ontwikkelen
- Heerhugowaard: ontwikkeling stationsgebied (project 1.7)
- Heerhugowaard: mogelijkheden voor grote P+R (project 2.4) (uit: Perspectief op de Zaancorridor)
- 3 treinen systeem (IC+, IC, SPR) realiseren (ROVT)
- Inzichtelijk maken welke stappen en maatregelen nodig zijn om het ontwikkelbeeld 2040 te realiseren (Adaptief ontwikkelbeeld zaancorridor)
- Werkgeversaanpak, mogelijk met Breikers, om een betere afstemming van woningen en arbeidsplaatsen te krijgen, een tegenspits te creëeren en het gebruik van duurzame modaliteiten voor woon-werkverkeer te promoten

7081604
0691

Project 2.2
Amsterdam-Hoorn corridor

Projectnaam Amsterdam-Hoorn corridor
Trekker Diverse gemeenten, MRA, provincie Noord-Holland, Ministerie BiZa, Ministerie I&W, VA, ProRail
Fase Variërend van idee en plan tot uitvoering
Mijlpaal Variërend van niet bekend tot oplevering in 2021

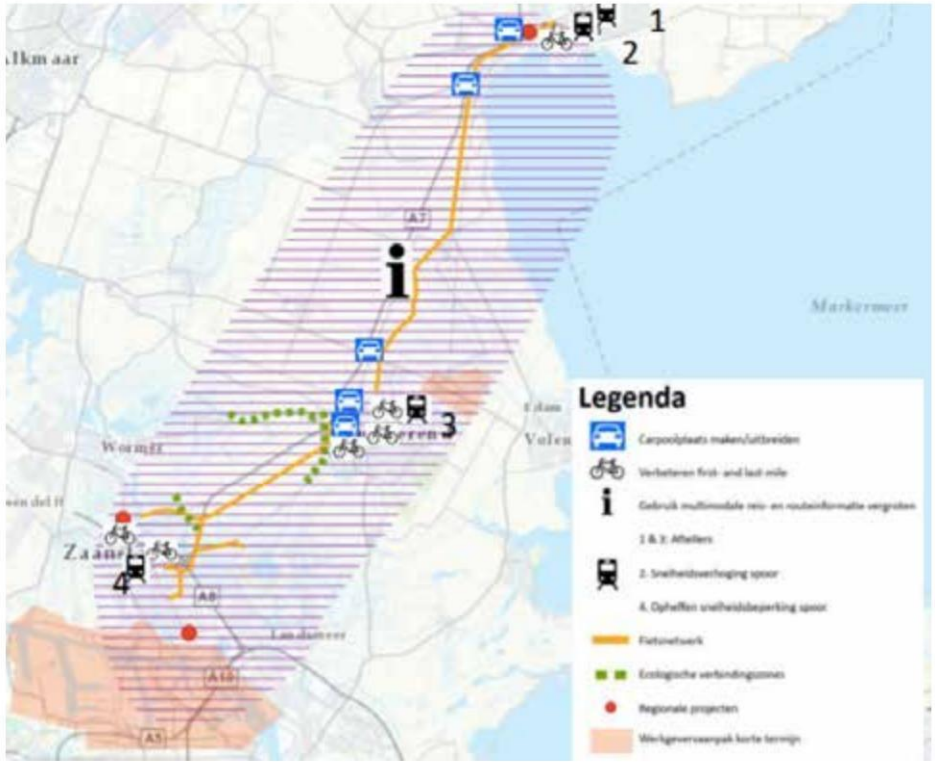
Doel
Verbeteren van de bereikbaarheid in de corridor Amsterdam – Hoorn om daarmee een bijdrage te leveren aan de ambities van rijk en regio, zoals het versterken van de economische concurrentiepositie, aantrekkelijkheid, vitaliteit en leefbaarheid van de gebieden langs de Hoornse Lijn.

Beschrijving
De corridor tussen Hoorn en Amsterdam vormt de verbinding tussen Amsterdam (en de MRA) en West-Friesland en wordt gevormd door de Hoornselijn en de A7-A8. De gebieden in deze corridor werken samen aan het versterken van deze as op vier gebieden: economische ontwikkeling, stimulering van recreatie en toerisme, gebiedsontwikkeling en bereikbaarheid. Dat laatste is randvoorwaardelijk om de andere doelen te laten slagen.

De doorstroming op de A8 en A7 tussen Amsterdam en Hoorn staat onder druk door oa. knelpunten in het wegennet, woningbouw en economische groei. Met oplossingen gericht op de knelpunten kan de verbinding toekomstbestendiger worden gemaakt.

Uitbreiding van autoverkeer is echter onwenselijk, waardoor er veel focus moet liggen op de spoorverbinding tussen Hoorn en Amsterdam: de Hoornse lijn. Uitdagingen liggen in optimale benutting van de capaciteit, met name in de tegenspits.

Benuttingsmaatregelen zijn daarom gewenst, zeker ook in relatie tot de verwachte toekomstige vraag en de onbalans tussen de vervoersvraag in de spits, de daluren en de richting. Tegelijkertijd willen gemeentes rondom de Hoornse lijn de aantrekkelijkheid, vitaliteit en leefbaarheid verbeteren.



Project 2.2
Amsterdam-Hoorn corridor

Daartoe wordt gebiedsontwikkeling rondom OV-knooppunten (zoals bijvoorbeeld in Hoorn, zie project 1.5) gerealiseerd en worden aanpassingen op het spoor gedaan om de verbinding optimaal te kunnen gebruiken met een 2-treinensysteem van IC en SPR. In het voorkeursnetwerk 2040 gaat een deel van de treinen op de Hoornse lijn via Amsterdam Lelylaan naar Schiphol en een deel via Amsterdam Centraal verder naar Utrecht. Hiermee wordt de bereikbaarheid tussen deze deelregio's en Amsterdam West, Schiphol en (deels met overstap) regio Leiden fors verbeterd.

Projectonderdelen

Economische ontwikkeling: versterken van bestaande clusters, tegenspits naar het noorden creëren door sectoren te verleiden zich in het noorden te vestigen en kantoren te ontwikkelen.

- Werkgeversaanpak, mogelijk met Breikers, om een betere afstemming van woningen en arbeidsplaatsen te krijgen, een tegenspits te creëeren en het gebruik van duurzame modaliteiten voor woon-werkverkeer te promoten

Gebiedsontwikkeling: Woningbouwopgave bij OV-knooppunten realiseren (zie bijv. Project 1.5)

Recreatie en toerisme: Sterke koppeling met OV en fiets

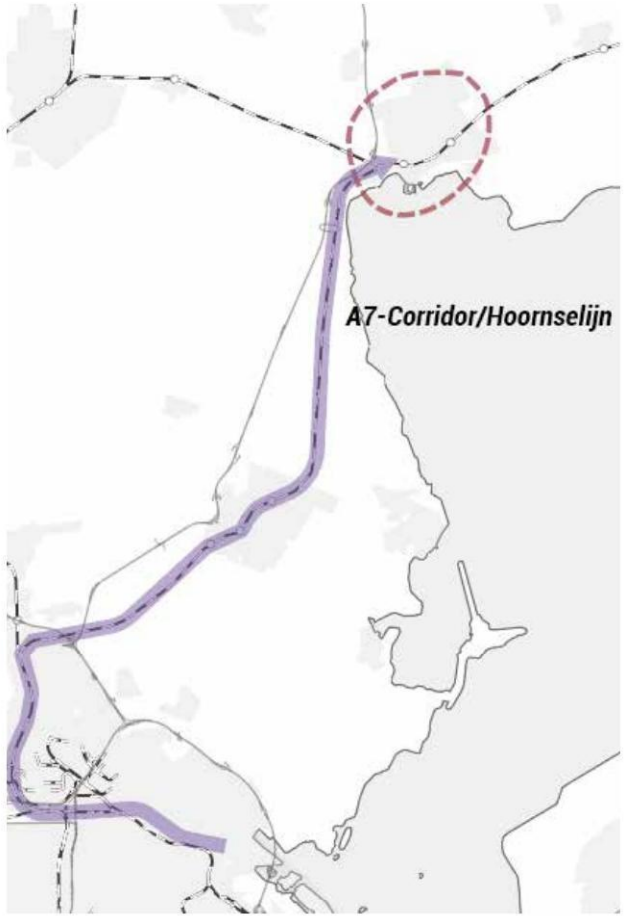
Bereikbaarheid: Verschuiving van auto naar duurzame mobiliteit stimuleren: trein HOV-bus en fiets

Spoor

- Gebiedsontwikkeling rond OV-knooppunten realiseren om de Hoornse lijn beter te benutten, zowel qua absoluut gebruik als spreiding van reizigers over de dag en richting.
- Treinverbinding optimaliseren door o.a. aftellers te plaatsen, snelheidsbeperkingen op te heffen en snelheden te verhogen.
- Treinfrequentie verhogen tot 8 treinen per uur (ROVT)
- Faciliteren overstap modaliteiten door goede verbindingen, aantrekkelijke stationsgebieden en kwaliteit in voorzieningen

Weg:

- A7 nabij Hoorn: uitbreiding bestaande carpoolplekken
- Het aanleggen van een spitsstrook tussen Hoorn Noord en Avenhorn in beide richtingen
- Turborotonde nabij A7 aanpassen naar gelijkvloerse kruising met vri. (Uit Ontwerp Structuurvisie Corridorstudie Amsterdam - Hoorn)
- Realiseren van een nieuwe toegangsweg onder het spoor door voor gemotoriseerd en voor langzaam verkeer.
- Monitoring intensiteiten en doorstroming auto, fiets en lopen op provinciale weg. Eventueel aanpak kruising Liornestraat (Mobiliteitsvisie Hoorn 2030).
- Onderzoek naar aanpassen oostelijke aansluiting van de N241 op de A7 (corridorstudie A7 Amsterdam – Hoorn)



Project 2.3
Regionale hub Hoorn

Projectnaam Regionale hub Hoorn
Trekker Gemeente Hoorn
Fase Plannen, variërend van concreet tot financiële voorbereiding.
Mijlpaal Binnen enkele jaren tot richting 2030

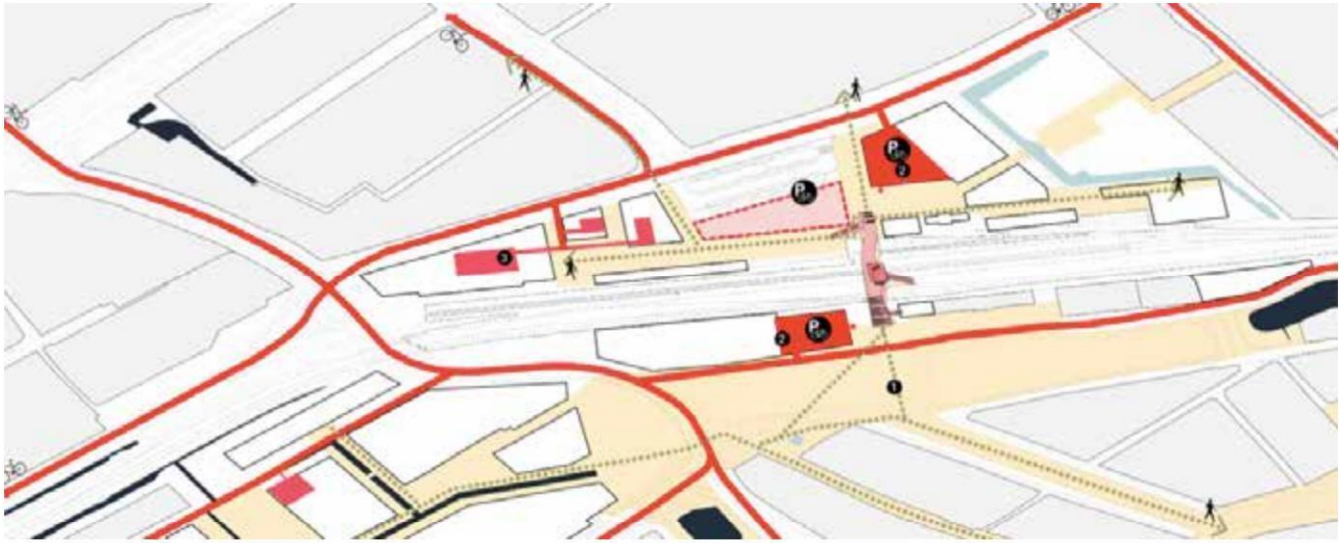
Doel
Station Hoorn als een optimaal functionerend multimodaal knooppunt. Een plek waar alle vervoersstromen op een prettige en comfortabele manier bij elkaar komen en op elkaar aansluiten.

Beschrijving
De plannen voor station Hoorn als regionale en stedelijke hub vallen onder de Poort van Hoorn (project 1.5) en zijn tevens gekoppeld aan ontwikkelingen rondom de Hoornse lijn (project 2.2). Binnen de Poort van Hoorn vormt dit project het mobiliteitsaspect, dienend als toevoer voor de Hoornse lijn.

De Poort van Hoorn ontwikkelt zich tot een goed functionerend multimodaal knooppunt voor de regio Westfriesland, waar vervoersstromen (van treinreiziger, bus, fietser tot voetganger) logisch op elkaar aansluiten. Alles gericht op een snelle en comfortabele overstap van het ene naar het andere vervoersmiddel.

Als regionale hub faciliteert het stationsgebied de overgang van het 'toestroom'netwerk van HOV-bussen (zie project 1.3) en in mindere mate auto's (kiss-and-ride & P+R) naar het hoofdnet (spoor). Als stedelijke hub faciliteert het stationsgebied de overstap van fietsers en voetgangers naar de trein door voldoende fietsparkeerplekken op loopafstand van het station en goede fiets en loopverbindingen rondom het station (o.a. door een aantrekkelijke traverse).

Projectonderdelen
- Realiseren van een ongelijkvloerse oversteek voor het langzame verkeer (Provincialeweg/ Keern
- Realisatie van een nieuwe toegangsweg voor gemotoriseerd en voor langzaam verkeer
- Onder het spoor door fietsenstallingen realiseren aan noord (2000) en zuidzijde (1700) station
- Een toekomstbestendig en aantrekkelijk busstation realiseren aan de noordzijde van het station.
- Schaalbare parkeerhub realiseren
- Kiss-and-ride aan beide zijden van het station
- Comfortabele wachtruimtes creëren door het realiseren van goede stationsvoorzieningen
- Efficiënte gebiedsontsluitingswegen realiseren
- Aanleg van een aantrekkelijke traverse over het spoor
- Maatregelen nemen om de toegankelijkheid van het station te verbeteren



Project 2.4
Regionale hub Heerhugowaard

Projectnaam Regionale en stedelijke hub
Trekker Gemeentes Heerhugowaard en Langedijk
(1 jan 2022 fusie tot gemeente Dijk & Waard)
Fase Plan

Doel
Een zo efficiënt en soepel mogelijke openbaar vervoersknoop maken, optimaal bereikbaar voor fietsers en wandelaars. Een goede, multimodale bereikbaarheid garanderen voor mensen uit Heerhugowaard en Langedijk en hun bezoekers. Ook bij een verdere groei van mobiliteit, inwoners en economie (Masterplan stationsgebied Heerhugowaard, 2020).

Beschrijving
Met zijn ligging aan de Zaancorridor, Helderselijn en Westfrisialijn wordt station Heerhugowaard een belangrijke regionale hub. Het station is tevens goed bereikbaar per auto uit het noorden, wat kansen biedt voor een P+R. Het nieuwe stationsgebied wordt zodanig ingericht dat het station, het centrale punt van de hub, optimaal bereikbaar is voor fietsers en wandelaars, en overstappen tussen trein, bus, fiets, taxi, auto et cetera zo comfortabel en efficiënt mogelijk is.

Door modaliteiten optimaal op elkaar af te stemmen kan de trein op de Zaancorridor een volwaardig alternatief worden voor de auto, waarmee een modal shift van auto naar trein/fiets kan worden gerealiseerd.

Projectonderdelen
- Upgrade station en betere toegankelijkheid
- Verhogen frequentie en verbeteren treinverbindingen
- Realisatie 5.000 nieuwe fietsparkeerplekken (Perspectief op de Zaancorridor)
- Fiets- en wandelroutes naar station verbeteren (Perspectief op de Zaancorridor)
- Realiseren doorfietsroutes naar Alkmaar en Langedijk
- Uitbreiden en verbeteren P+R (uit masterplan)
- Aanbieden van duurzame vormen van (deel) mobiliteit
- Realiseren nieuw busstation

Project 2.5
Regionale hubs

Projectnaam Regionale hubs
Trekker Provincie Noord-Holland
Fase Idee

Doel

De benutting van regionale stations verbeteren en trein als volwaardig alternatief voor de auto positioneren.

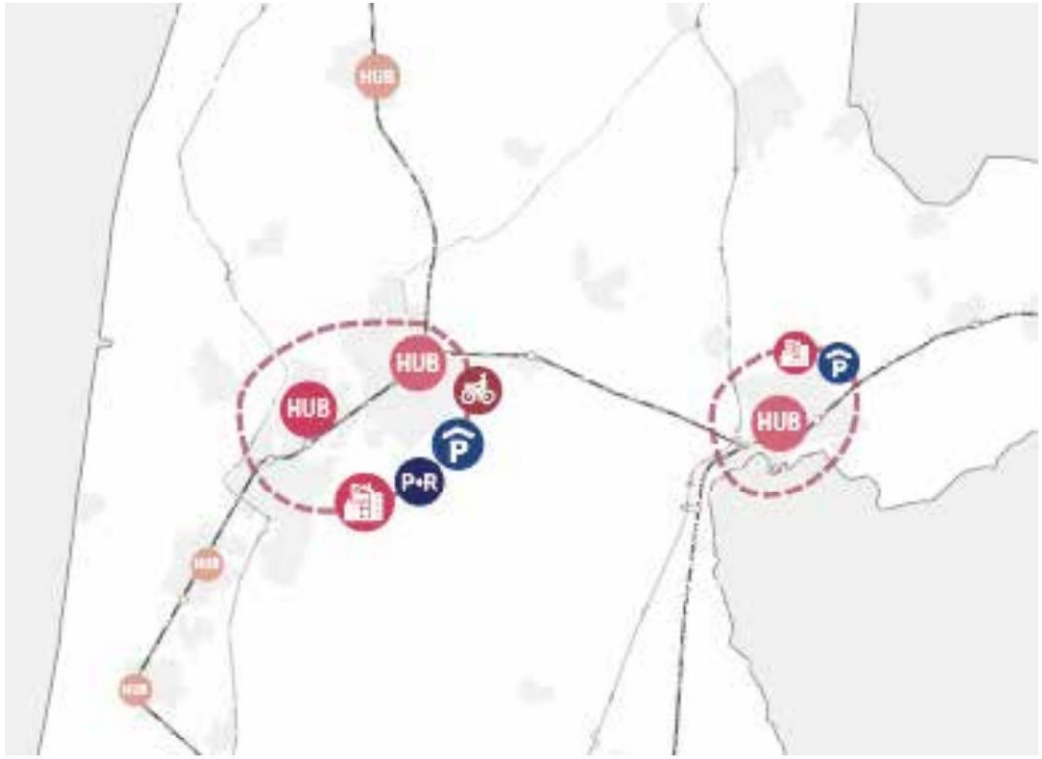
Beschrijving

Regionale hubs moeten de overstap van auto, of andere modaliteiten, naar trein vergemakkelijken zodat de trein een volwaardig alternatief vormt voor de verplaatsing naar de MRA. Regionale stations kunnen beter worden benut door HOV-lijnen als toevoerlijn vanuit de regio te laten dienen (zie projecten 1.1, 1.2 & 1.3). Om mensen te verleiden de auto te laten staan zijn goede autobereikbaarheid en parkeerfaciliteiten van belang. Hiermee wordt de auto gebruikt als voortransport in plaats van hoofdmodaliteit. Naast een reductie van autoverkeer hebben regionale hubs ook de potentie tot beter gebruik van het OV, wat de basis kan vormen voor bijvoorbeeld frequentieverhogingen en validatie vormt voor het behouden van (kleinere) regionale stations. Hiervoor is de rol van achterliggend multimodaal vervoer ook van belang, bijvoorbeeld in de vorm van Mobipunten. Ook Smart Mobility kan een rol spelen in de connectie met de regio. Smart Mobility draagt bij aan reis- en route informatie op maat, zowel bij het multimodaal plannen van een reis als eenmaal onderweg. Geïntegreerde ticketing zorgt voor drempelloos reizen.

Potentie voor regionale hubs ligt mogelijk bij de stations van Bovenkarspel, Castricum, Enkhuizen, Heiloo, Hoogkarspel en Schagen.

Projectonderdelen

- Onderzoeken welke regionale stations potentie hebben om te dienen als regionale hub
- Slimme ketenmobiliteit in landelijk gebied versterken
- Mogelijkheden verkennen voor het opzetten van slimme mobiliteitshubs waar multimodale transportoplossingen samenkomen



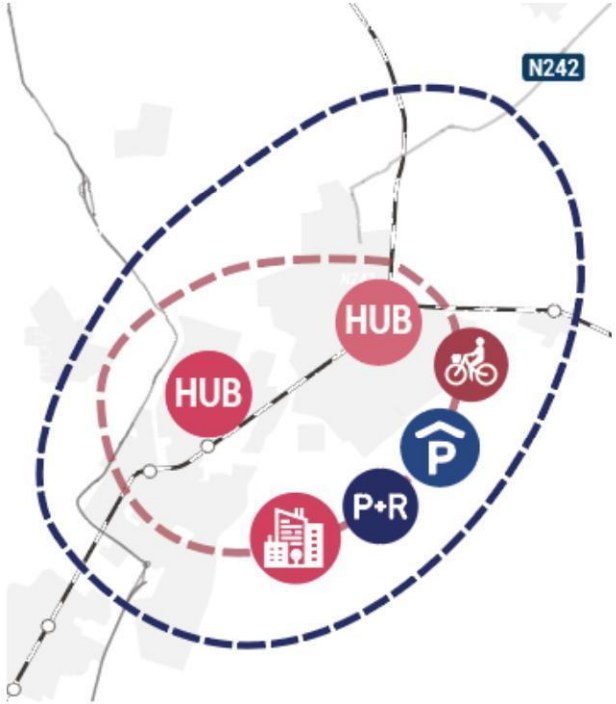
Project 2.6
Ring Alkmaar en N242

Projectnaam Ring Alkmaar en N242
Trekker Gemeente Alkmaar, in vervolg met regioteam met provincie Noord-Holland en rijk
Fase Variërend van idee tot concreet plan
Mijlpaal Variërend van n.t.b. tot binnen enkele jaren

Doel
Doorstroming, verkeersveiligheid en leefbaarheid op en rond de Ring Alkmaar en de N242 verbeteren. Inclusief verbeteringen van kruisend fietsverkeer en OV-infrastructuur.

Beschrijving
Een goed, veilig en efficiënt verkeerssysteem is een belangrijke factor voor het bouwen aan een toekomstbestendige regio waarin 40.000 woningen worden gebouwd. Het Alkmaarse verkeerssysteem is van regionaal belang, met de ringweg om Alkmaar als voornaam regionaal verdeelpunt. De ring Alkmaar is de 'drager' voor het stedelijk en regionaal autoverkeer. Dat regionale verkeer komt onder andere van de N242. De N242 is van (boven)regionaal belang, als onmisbare schakel in het verlengde van de A9 naar de rest van NHN en richting Friesland. De N242 is de 'drager' voor het regionaal autoverkeer en van groot belang voor de economische ontwikkeling van NHN en het faciliteren van woningbouw.
In eerste instantie liggen er vooral mogelijkheden om met gericht verkeersmanagement knelpunten in de ring op te lossen. Pas wanneer deze niet voldoende oplossing bieden moet worden gekeken naar gerichte infrastructurele maatregelen. Verbeteringen moeten leiden tot een win-win situatie voor zowel fiets, OV als autoverbindingen. Een hogere prioriteit heeft de aanpak het te lage en smalle spoorviaduct in combinatie met de gebiedsontwikkelingen in Heerhugowaard (Westpoort/De Scheg).

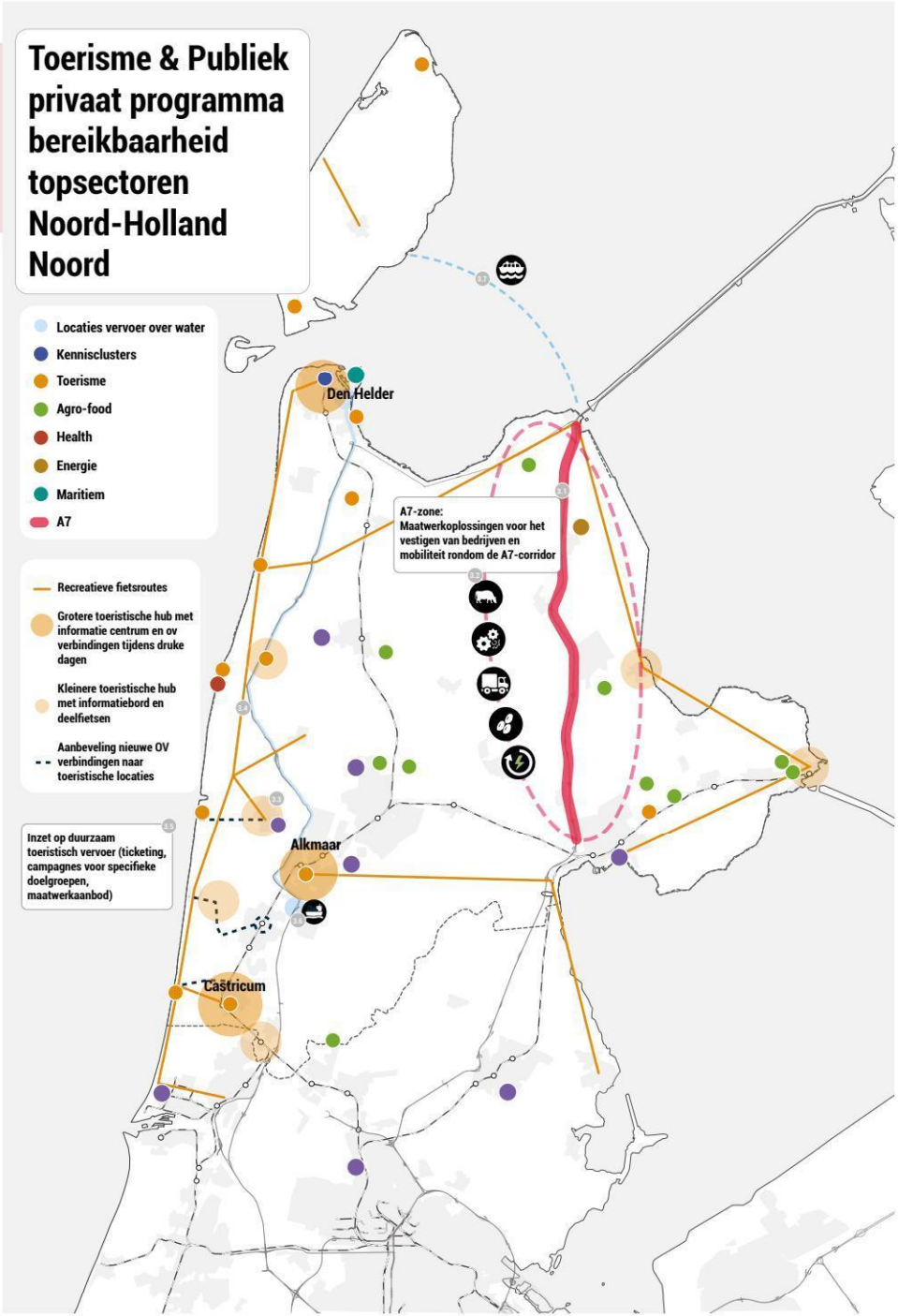
Projectonderdelen
- Onderzoek reconstructie N508 inclusief aansluiting N242
- Nieuwe aansluiting A9 ter hoogte van Heiloo
- Verkenning N242, gedeelte N508 (Nollencicuit)-N241 (Verlaat) om knelpunten in beeld te brengen (Integraal meerjarenprogramma infrastructuur 2021-2028, provincie NH)
- Aanpak spoorviaduct – N242 bij Heerhugowaard i.c.m. doorfietsroutes en ontsluiting Westpoort/De Scheg
- Bij knelpunten onderzoeken of ze met gedrag en verkeersmanagement op te lossen zijn
- Infrastructurele aanpassingen onderzoeken, zowel op kruispunt- als wegniveau, beginnende met de grootste knelpunten.
- Onderzoek naar ongelijkvloerse fietsoversteken (ook relevant voor project 1.4)
- Zoeken naar combinatie van onderhouden en nieuwe maatregelen
- Onderzoek reconstructie kruising Herenweg/ Nollenweg
- Tracéstudie N242 (Nollenweg – Verlaat)
- Verbeteren ontsluiting Altongebied.
- Verkeersveiligheid verbeteren N242 wegvak Zuidtangent – N504
- Oversteek N242 – Smuigelweg voor fietsers verbeteren



Factsheet 3
Maatwerk bereikbaarheid topsectoren Noord-Holland Noord

Project	Onderwerp	Fase
3.1 A7 corridor	Clustering rond A7	Idee
3.2 Maatwerk topsectoren	Bereikbaarheid topsectoren	Idee
3.3 Bereikbaarheid kust	Fiets/OV	Idee
3.4 Toeristische fietsroutes	Fiets	Actieplan
3.5 Toeristische ticketing en marketing	Informatievoorziening	Idee
3.6 Vervoer over water	Binnenvaart	Idee
3.7 Veerverbinding Den Oever - Oudeschild	Veerverbinding	Onderzoek

Noord-Holland Noord heeft een aantal belangrijke economische clusters, toerisme, agribusiness, energy&health en maritiem. Op de regionale economie te ondersteunen is doorontwikkeling van die sectoren gewenst. Vanuit mobiliteit vraagt dit vooral maatwerk dat inspeelt op de ketens en gebruikers. Generieke maatregelen zoals nieuwe infrastructuur zijn minder effectief; de kosten zijn hoog en het levert hooguit minuten winst op voor een klein deel van de betreffende sector.



Project 3.1
A7 corridor

Projectnaam A7 corridor
Trekker Provincie Noord-Holland
Fase Idee/plan

Doel
Bedrijven clusteren rondom de A7 om daarmee nabijheid te benutten (zowel voordelen voor kennisdeling, transport en energie) in een goed bereikbaar gebied.

Beschrijving
Langs de A7-corridor ten noorden van Hoorn zijn de afgelopen steeds meer vormen van ruimte-extensieve bedrijvigheid gevestigd. De A7-corridor is daarbij aantrekkelijk doordat het de enige doorgaande verbinding is, met veel beschikbare en relatief goedkope ruimte, binnen interessante afstand vanaf de MRA. Een focus op bedrijvigheid die de lokale economie in de keten ondersteunt met een onderscheidend profiel is hierin wenselijk.

In Noord-Holland Noord zitten diverse topsectoren, zoals bijvoorbeeld de agrarische sector. In de GreenPort Noord-Holland Noord is de hele agrarische productiekolom vertegenwoordigd. Zowel onderzoek & ontwikkeling, productie, afzet en organisatie, als verwerkende industrie zijn aanwezig. Aan een primair product worden dus veel waardevermeerderende stappen toegevoegd. Het clusteren van al deze productiestappen zorgt voor minder transport, lagere kosten, meer samenwerking tussen bedrijven en (daarmee) een efficiënter, duurzamer en toekomstbestendige keten.

Om de sector toekomstbestendig te houden/maken zijn er diverse hoofdopgaven, waar kansen liggen in de A7 corridor. Zo kan er ruimte geboden worden voor nieuwvestiging en verplaatsingen, voor clustering van bedrijven en voor goede bereikbaarheid worden gezorgd. Clustering heeft hier ook grote waarde voor de energietransitie doordat energie en warmtestromen tussen bedrijven kunnen worden uitgewisseld.

Wat voor de agrarische sector geldt, kan ook gelden voor andere sectoren. Concentratie en clustering kan per sector verschillende voordelen hebben. Voor Noord-Holland Noord biedt clustering in de A7 corridor kansen voor economische ontwikkeling en het gerichter inzetten van investeringen. Zo kunnen de geclusterde bedrijven bijvoorbeeld aangesloten worden op doorfietsroutes (project 1.4) of HOV lijnen (project 1.3).

Projectonderdelen
- Het uitbouwen en versterken van het concentratiegebied tot combinatiegebied: Agriport A7 doorontwikkelen en ruimte creëren voor uitbreiding.
- Flankerend beleid en financiële ondersteuning ter promotie van 'verhuizingen' onderzoeken
- Ruimte bieden voor nieuwvestiging en verplaatsing naar gebied rondom A7

Mobiliteitgerelateerd:
- Ontsluiting Agriport A7 verbeteren met op elkaar aangesloten vri's op nabijgelegen kruisingen (Integraal meerjaren programma infrastructuur 2021-2028)
- Hoorncorridor verbeteren (zie project 2.2)
- Bestaande oost-westverbindingen in de regio verbeteren
- Goede fietsroutes en OV voor werknemers en studenten (zie project 1.4, project 1.2/1.3)
- Verkeersveiligheid landelijke wegen verbeteren
- Onderzoeken waar knelpunten en ontbrekende schakels in het landbouwroutenetwerk zitten en waar mogelijkheden zijn voor landbouwvoertuigen om mee te rijden op N-wegen (mobiliteits en bereikbaarheidsagenda 2040 DKW!)

Project 3.2
Maatwerk topsectoren

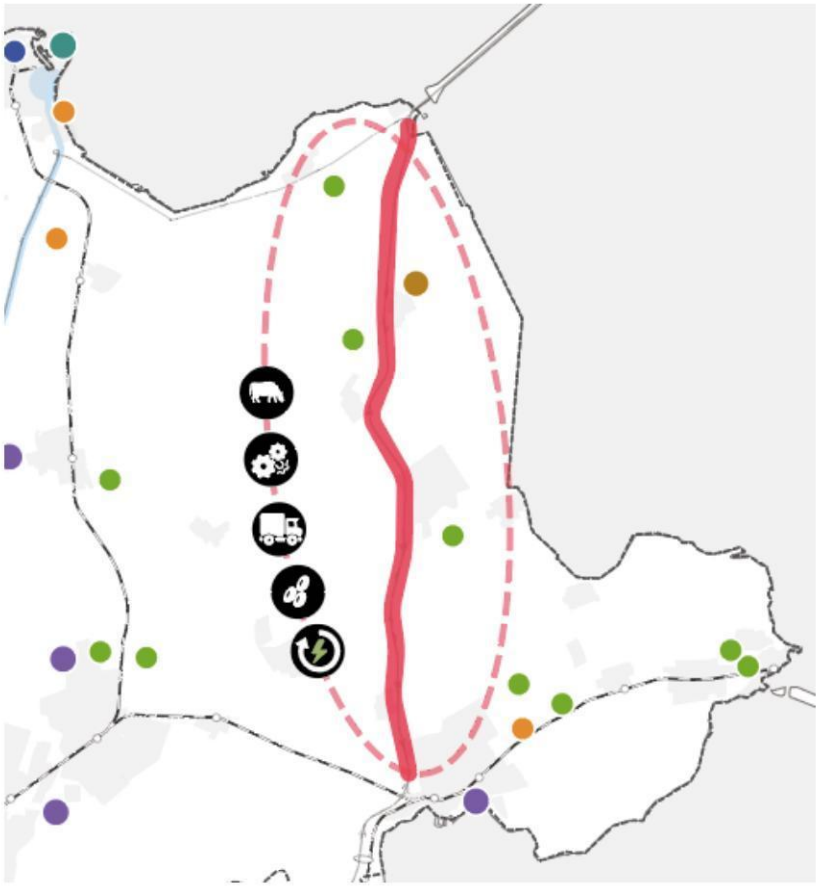
Projectnaam Maatwerk topsectoren
Trekker Provincie Noord-Holland
Fase Idee

Doel
Gericht de bereikbaarheid van economische topsectoren in Noord-Holland Noord verbeteren.

Beschrijving
Bereikbaarheid is belangrijk voor de economische ontwikkeling van topsectoren in Noord-Holland Noord. Grootschalige infrastructurele investeringen zorgen slechts voor geringe tijdwinst, welke zeker voor lange ritten naar het buitenland niet voor een significante verbetering van de bereikbaarheid zorgen. Betere mogelijkheden liggen in sectorspecifiek maatwerk, gericht op de wensen en kansen per sector. Voorbeelden van sectorspecifiek maatwerk kunnen gedeelde 'service' (logistieke) punten zijn. Om dit te initiëren zijn verdiepende gesprekken nodig met de diverse sectoren om wensen en mogelijkheden in kaart te brengen.

De aanpak richt zich in eerste instantie op een stevig begrip van de sectorspecifieke vervoersketens en doelgroepen. Dat inzicht is alleen te krijgen door met belangrijke spelers (de bedrijven zelf) aan tafel te gaan zitten. De tweede stap richt zich op maatwerkmaatregelen in de context van publiek private samenwerking.

Projectonderdelen
- In verdiepende gesprekken gaan met topsectoren
- Maatwerkoplossingen ontwikkelen in samenspraak met private partijen



Project 3.3
Bereikbaarheid kust

Projectnaam	Bereikbaarheid kust
Trekker	Kustgemeenten i.s.m. provincie Noord-Holland
Fase	Idee

Doel

Verbeteren van vervoer naar de kust, met name de bereikbaarheid met de fiets, via OV en elektrisch vervoer.
(uit: visie recreatie en toerisme 2030)

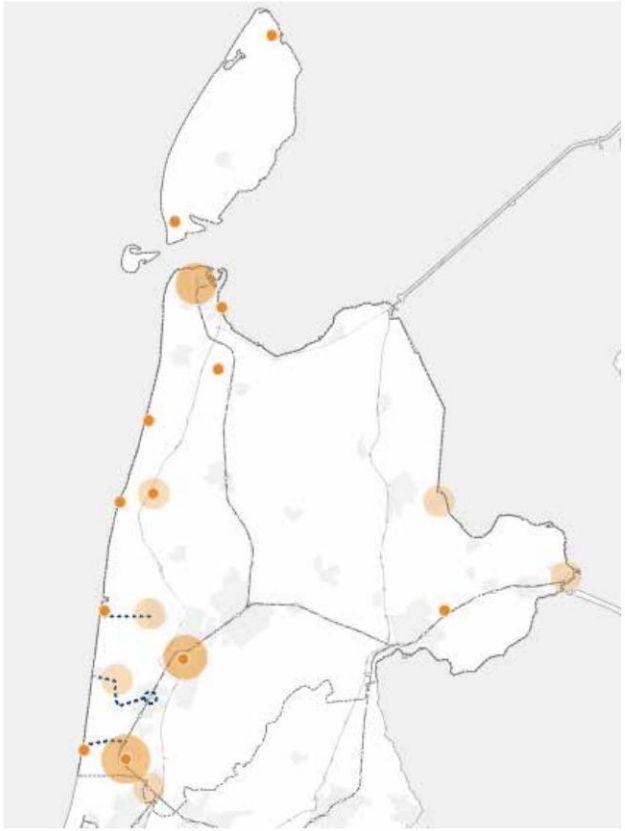
Beschrijving

Om aan de ene kant toerisme te promoten en tegelijkertijd een toename van autoverkeer richting de kust te voorkomen kunnen hubs worden ingericht met het vervoer richting de kust als voornaamste focus. Mogelijkheden voor deze hubs liggen bijvoorbeeld bij de stations van Castricum (richting Castricum aan zee), Heiloo (naar Egmond aan zee), Uitgeest (oa naar stelling van Amsterdam en Hollandse waterlinie) en Alkmaar (naar Egmond aan zee en Bergen aan zee). Strandgangers/toeristen kunnen hier gebruik maken van deelvervoer, smart mobility en eventueel (besloten) bussen voor piekmomenten. De afstand tussen de hubs en de kust biedt mogelijkheid tot het gebruik van deelfietsen om de laatste kilometers te overbruggen. Daar liggen tevens kansen voor doorfietsroutes (zie project 1.4) om de hubs goed te verbinden met drukbezochte bestemmingen.

Toeristische hubs kunnen ook bij andere stations in de provincie worden ontwikkeld. Zo liggen er bij station Heerhugowaard kansen voor een toeristisch transferium waar het groeiende toerisme deels ontsloten kan worden via openbaar vervoer, zodat de druk van auto's en bussen op het landschap en historische delen van het dorp verminderd.
(uit: Masterplan stationsgebied Heerhugowaard). Hubs kunnen ook dienen als startpunt voor 'groen' toerisme (bijv. Uitgeest), waar toeristen beginnen met een recreatieve wandel- of fietstocht, mogelijk met fietsen waarin de hub voorziet.

Projectonderdelen

- Mogelijke locaties inventariseren voor toeristische hubs
- Onderzoeken hoe de hubs binnen het dagelijkse mobiliteitssysteem passen om gebruik buiten het strandseizoen (en weekenden) te promoten.
- Het gebruik van hubs onder toeristen promoten (zie project 3.5)
- Mogelijke trajecten voor doorfietsroutes tussen de kust en hubs onderzoeken



Project 3.4
Toeristische fietsroutes

Projectnaam	Stimuleren fietstourisme
Trekker	Provincie Noord-Holland, samen met de regio
Fase	Actieplan
Mijlpaal	geformuleerd in 2021

Doel

Versterken van recreatieve netwerken voor actieve mobiliteit

Beschrijving

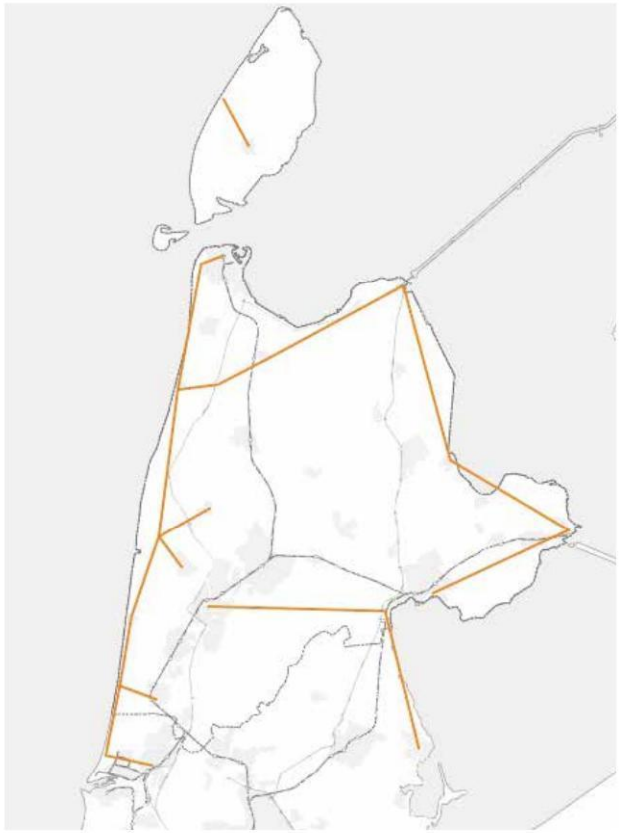
Groei van toerisme biedt veel economische kansen voor grotere én kleinere kernen in Noord-Holland. Kleinschalig toerisme profiteert van een goed, veilig en aantrekkelijk fietsnetwerk. Door het verhogen van de kwaliteit en het promoten van de lange afstands- en recreatieve routes profiteert de hele provincie van kleinschalig toerisme en wordt het midden- en kleinbedrijf ook in het buitengebied gestimuleerd (Perspectief fiets, p.40).

Het doel kan worden bereikt door de infrastructuur te verbeteren (recreatieve fietspaden aanleggen/ verbeteren, aantrekkelijke routes autoluw maken en bewegwijzering en rustplaatsen verbeteren) en door recreatief fietsen te promoten door een koppeling te maken met sterke punten van de regio (oa. historie, landschap). Hierbij wordt gebruik gemaakt van de ontwikkeling van een doorfietsnetwerk (zie project 1.4).

'Groene' toeristische hubs kunnen als startpunt fungeren voor fietstoerisme (zie project 3.3).

Projectonderdelen

- Verbeterde bewegwijzering
- Verbeterde rustplaatsen
- Aanbieden van goed kaart- en informatiemateriaal op papier en digitaal
- Koppeling maken van fietsroutes met kunst, historie, erfgoed en landschapsbeleving waarvan de fiets onderdeel uitmaakt van die beleving
- Westfriese Omringdijk autoluw maken
- Fietspaden aanleggen/verbeteren in een koppeling met doorfietsroutes (zie project 1.4), onder andere de verbinding Den Helder – Den Oever.



Project 3.5
Toeristische ticketing en marketing

Projectnaam Toeristische ticketing en marketing

Fase Idee

Doel

Toerisme stimuleren en verplaatsingsgedrag van toeristen aan de voorkant sturen.

Beschrijving

Om het gebruik van de toeristische hubs te promoten liggen er kansen in ticketing en marketing. Hiermee kan gebruik van de hub als acceptabel alternatief voor de auto worden gepositioneerd en worden reizigers bekend gemaakt met de optie. Een voorbeeld is een campagne in samenwerking met de NS voor inwoners van de MRA.

Niet alleen kunnen hubs onder de aandacht worden gebracht, (gecombineerde) ticketing en marketing kunnen ook positieve effecten hebben op de toeristische sector in Noord-Holland Noord en zorgen voor een betere benutting van het OV, met name in de tegenspits (bijvoorbeeld vanuit Amsterdam naar Hoorn in de ochtend).

Projectonderdelen

- Overleg met vervoerders over mogelijke marketingcampagnes
- Zorgen voor adequate informatievoorzieningen over (gebruik van) hubs, reisalternatieven etc.

Project 3.6
Vervoer over water

Projectnaam Vervoer over water
Trekker Provincie Noord-Holland
Fase Idee en concrete plannen

Doel
Benutten van kansen die multimodaal vervoer via water biedt

Beschrijving
Het vaarwegennet in Noord-Holland (Noord) heeft potentie, maar wordt nog onvolledig benut. Het netwerk van (hoofd)vaarwegen biedt kansen voor het beter benutten van de capaciteit op het water voor het goederenvervoer en kan hiermee het wegennetwerk ontlasten. (Samenvatting vervolgonderzoek goederenvervoer over water, Provincie Noord-Holland, 2019). Naast het ontlasten van het wegennet is vervoer via water ook duurzamer dan vervoer over de weg, wat een extra argument is voor het benutten van kansen die vervoer via water biedt. Tevens kan het voor bedrijven ook een reden zijn om zich in Noord-Holland Noord te vestigen.

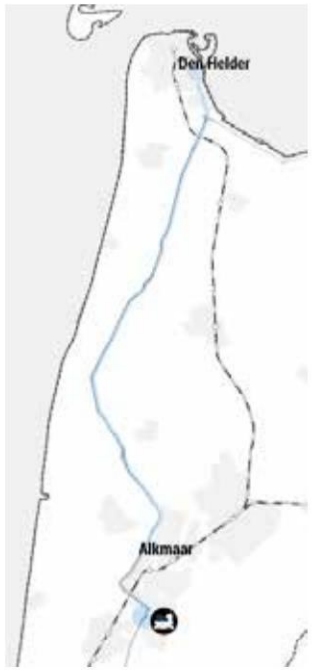
In Alkmaar zijn er plannen om betere havenfaciliteiten bij bedrijventerrein de Boekelermeer aan te leggen. Door de haven te ontwikkelen kunnen vrachtschepen makkelijker het bedrijventerrein bereiken, waardoor goederen sneller te laden en te lossen zijn. Tevens hoeft de Leeghwaterbrug minder vaak open als schepen in de haven kunnen keren, wat goed is voor de doorstroming van het autoverkeer in de regio (zie project 2.6)
Er zijn inmiddels afspraken gemaakt met de provincie wat betreft de financiering.

In Den Helder wordt gelijktijdig met groot onderhoud de kolklengte van de Koopvaardersschutsluis verlengd tot 115 meter waardoord langere schepen via Den Helder naar Den Hoorn kunnen varen.

Naast infrastructurele aanpassingen kan vervoer over water ook gestimuleerd worden door met behulp van 'slimme' oplossingen de doorstroming te verbeteren. Een voorbeeld is Blauwe Golf waarbij schepen geclusterd bruggen passeren, waardoor wachttijden afnemen.

Projectonderdelen
- Goederenvervoer over water stimuleren
- Knelpunten op het vaarwegennet in kaart brengen en agenderen
- Nieuwe goederenstromen in kaart brengen

(Samenvatting vervolgonderzoek goederenvervoer over water, Provincie Noord-Holland, 2019).
- In gesprek gaan met verschillende stakeholders om samenwerking te bevorderen en kansen te ontdekken
- Locaties voor nieuwe multimodale terminals onderzoeken
- Haven Boekelermeer verder ontwikkelen
- Voorbereiden op ontwikkelingen rondom 'Smart Shipping' en wat deze betekenen voor bruggen en sluizen in Noord-Holland.
- Experimenteren met het gebruik van water als transportader voor bouwlogistiek (Uitvoeringsprogramma smart mobility 2018-2021, PNH)
- Project Blauwe Golf verder uitrollen en uitbreiden
- Onderhoud en verlengen Koopvaardersschutsluis tot 115 meter.



Project 3.7
Veerverbinding Den Oever - Oudeschild

Projectnaam Veerverbinding Den Oever - Oudeschild
Trekker De Kop Werkt!
Fase Initiatief
Mijlpaal Realisatie op zijn vroegst 2025-2030, als positief bevonden

Doel

Benutten van kansen die multimodaal vervoer via water biedt

Beschrijving

In het kader van de Waddenbaai voert de regio een studie uit naar een veerverbinding tussen Oudeschild en Den Oever. Een nieuwe veerverbinding (uitsluitend fiets en voetganger) draagt, al dan niet seizoensgebonden, in potentie bij aan een robuustere bereikbaarheid van Texel en een betere spreiding van de piekdrukte richting het eiland. Het verkeer vanaf de Afsluitdijk en de A7 naar Texel hoeft daarmee niet via de N99 en de N250, waardoor de verkeersdruk op deze wegen afneemt. De eerste stap is de haalbaarheid van deze verbinding, met een recreatieve/toeristische functie, te onderzoeken (Sweco).

Projectonderdelen

- Haalbaarheid veerverbinding Den Oever – Oudeschild onderzoeken

Project 3.8
Doorstroming N250 en verbetering leefbaarheid Den Helder

Projectnaam Doorstroming N250 en verbetering leefbaarheid Den Helder
Trekker De Kop Werkt! & Provincie Noord-Holland
Fase Initiatief, realisatie
Mijlpaal Van realisatie bezig tot planning realisatie richting 2040

Doel
Verbeteren doorstroming op de N250 en bereikbaarheid Maritiem Cluster. Middels verbeteren van de doorstroming op de N250 wordt ook de leefbaarheid in Den Helder verbeterd.

Beschrijving
De doorstroming op de N250 in Den Helder is nu al een knelpunt. Een toenemende groei zal de druk op het wegennet verder doen toenemen. Zowel de marine als TESO kennen sterk tijdstipgebonden bereikbaarheidsopgaven. Op een drukke werkdag werken op het marineterrein in de toekomst circa 10.000 werknemers, waarvan een groot deel buiten de regio woont. De werknemers blijven naar verwachting grotendeels aangewezen op de auto. Dit geldt tot op zekere hoogte ook voor het toeristisch verkeer richting Texel. Er worden op dit moment verschillende ruimtelijke scenario's onderzocht waarin bereikbaarheid integraal is meegenomen. Een meer zuidelijke ligging van de Moormanbrug en in het verlengde de Van Kinsbergenbrug kan bijdragen aan een betere bereikbaarheid van de marineterrein en ontlasting van het noordelijk deel van de N250.

De bereikbaarheid van het Maritiem Cluster staat onder druk, voornamelijk vanwege pieken op aankomst of vertrekmomenten bij de marine of tijdens het toeristisch hoogseizoen. Passend bij de ambities voor het Maritiem Cluster is méér nodig dan het uitwerken van doorstromingsmaatregelen. Maatregelen ter verbetering van de bereikbaarheid zijn deels afhankelijk van de ruimtelijke scenario's die nu worden uitgewerkt

Projectonderdelen
- Verbeteren kruising Havenweg is uitgevoerd, voor monitoring is geld gereserveerd in het programma DKW! Provincie heeft de VRI aangesloten aan de centrale en voert monitoring uit;
- Ontwerp en aanleg Ravelijnbrug als extra ontsluiting;
- Verplaatsing Moormanbrug;
- Dynamisch verkeersmanagement/sturing op alternatieve routes;
- Verplaatsing zuidingang Marineterrein;
- Parkeermaatregelen/beperkt parkeren.

STUDIO BEREIKBAAR

To: 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. 5.1.2e
Sent: Mon 3/10/2025 9:51:24 AM
Subject: GS-nota Aanvullende afspraken Ontwikkeling Maritiem Cluster Den Helder staat in Ibabs
Received: Mon 3/10/2025 9:51:00 AM

260224 aanvullende afspraken ontwikkeling Maritiem Cluster OMC tbv staffing.docx
2302846 - 2384128 Comm bijlage Bestuurlijke afspraken OMC mrt25.docx
2302846 - 2384128 GS-nota Aanvullende afspraken OMC mrt25 .docx
2302846 - 2384128 Juridische Bijlage Aanvullende afspraken OMC mrt25.docx
2302846 - 2384134 Brief PS Aanvullende afspraken OMC mrt25 def.docx
2302846 - 2384134 FIN bijlage Aanvullende afspraken OMC mrt25 -def.docx

Dag 5.1.2e en 5.1.2e ,

de GS nota staat in Ibabs, hierbij voor het gemak het totale pakketje.
Vanochtend mn de financiën besproken in gezamenlijke staf Esther/Jeroen en akkoord bevonden.
5.1.2e heeft alle stukken meegelezen/becommentarieerd.

Hoor graag of alles akkoord is.
Met dank en vriendelijke groet, 5.1.2e

Aanvullende afspraken Ontwikkeling Maritiem Cluster Den Helder
Versie 260225

Ondergetekenden:

a. Het Ministerie van Defensie, in deze vertegenwoordigd door staatssecretaris G.P. Tuinman, hierna te noemen als 'Defensie',

b. Het college van Gedeputeerde Staten van de provincie Noord-Holland, handelend als bestuursorgaan, in deze vertegenwoordigd door gedeputeerde E.A.S. Rommel, hierna te noemen als 'de Provincie',

c. Het college van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Den Helder, handelend als bestuursorgaan, in deze vertegenwoordigd door wethouder F. Camara, hierna te noemen als 'de Gemeente'.

Hierna gezamenlijk te noemen als: 'Partijen'.

Aanleiding
Het samenwerkingsverband Ontwikkeling Maritiem Cluster komt in een nieuwe fase. Er is in de afgelopen periode veel voorbereidend werk verricht met verkenningen en analyses voor de onderbouwing van de deelprojecten. In 2024 zijn ook twee bestuurlijke overleggen tussen partijen gehouden. Daarin is gezamenlijk uitgesproken dat er behoefte is om meer vaart te maken en te komen tot afspraken die de basis leggen voor het kunnen realiseren van de opgaven. Er is gezamenlijk onderkend dat het nu tijd is om van voornemen en verkennend onderzoek naar de fase van planuitwerking te gaan. Om dit mogelijk te maken zijn concrete vervolgstappen ter versterking van de integrale aanpak nodig. Deze worden als aanvullende afspraken conform artikel 5.2 van het Bestuursakkoord Ontwikkeling Maritiem Cluster uit 2023 in deze overeenkomst vastgelegd.

Kader
Defensie, de Provincie en de Gemeente werken ieder vanuit de eigen verantwoordelijkheid samen aan een toekomstbestendige ontwikkeling van het bredere havengebied in Den Helder. Hiertoe hebben zij op 29 juni 2023 het Bestuursakkoord Ontwikkeling Maritiem Cluster gesloten, waarin is vastgelegd dat zij gezamenlijk studie, planuitwerking en besluitvorming voor verschillende onderdelen van het 'Voornemen Integrale Ontwikkeling Maritiem Cluster' oppakken. In dit voornemen is een scala aan mogelijke projecten opgenomen, onderverdeeld in drie clusters:

- Cluster 1: waarin 4 projecten voor bereikbaarheid, leefbaarheid en waterveiligheid zijn ondergebracht;
- Cluster 2: waarin 6 projecten t.b.v. ruimtelijke en economische structuurversterking zijn ondergebracht zoals de versterking van de civiel-militair samenwerking op het gebied van maritiem onderhoud ;
- Cluster 3: waarin mogelijke ontwikkelingen op de langere termijn zijn ondergebracht zoals een eventuele verplaatsing van de veerhaven.

CONCEPT

De projecten in deze clusters kennen raakvlakken met elkaar en worden daarom in samenhang opgepakt. Een brede, integrale en gebiedsgerichte aanpak is essentieel om te komen tot realiseerbare en inpasbare oplossingen van de opgaven van het bestuursakkoord. Samen wat moet, afzonderlijk wat kan. De in dit document te maken afspraken hebben betrekking op de planuitwerking en start van realisatie van projecten in cluster 1.

Het samenwerkingsverband Ontwikkeling Maritiem Cluster streeft naar synergie tussen de civiel-militaire ontwikkelingen om niet alleen de economische en sociaal-maatschappelijke structuur van de regio Kop van Noord-Holland en de stad Den Helder te versterken, maar ook om de energietransitie en de groei en ontwikkeling van Defensie vanuit de gebundelde kracht van de regio te ondersteunen.

In het bestuursakkoord is benoemd dat de inzet van andere overheden met een belang en verantwoordelijkheid gewenst kan zijn om tot besluitvorming te komen. In de afgelopen anderhalf jaar zijn concrete stappen gezet op plannen in het voornemen, zowel op de inhoud als in de samenwerking met andere partijen. In lijn hiermee heeft de gemeente Texel de intentie uitgesproken om bij te dragen aan (een of meer) nader te bepalen projecten binnen het Maritiem Cluster die ten goede komen aan de bereikbaarheid van Texel. Afspraken hierover worden vastgelegd in een separate overeenkomst.

Stand van zaken en ontwikkelingen
Het bestuursakkoord van 29 juni 2023 is de basis voor het Programma Ontwikkeling Maritiem Cluster. Binnen het programma ligt de focus in eerste aanleg op de deelprojecten die in samenhang voorwaardelijk zijn voor de bredere ontwikkeling van haven, stad en regio, voor verbetering van de leefbaarheid en voor de bereikbaarheid van de haven, marinehaven en Texel. Het gaat om de volgende deelprojecten, waarvan de planuitwerking is gestart:

- Het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier heeft in 2023 het bestuursakkoord mede ondertekend. De Partijen hebben samen met Port of Den Helder, de Gemeente en andere stakeholders gewerkt aan de versterking van de havendijk aan het Nieuwe Diep. Hierover is op 23 oktober 2024 een samenwerkingsovereenkomst getekend, gericht op de realisatie van een verbrede kade, in combinatie met het op orde brengen van de waterveiligheid. De verbrede kade levert een bijdrage aan de benodigde ligplaatsen voor wind op zee. Op grond van een aanvullend onderzoek heeft het Maritiem Cluster de ruimtebehoefte voor windenergie op zee in kaart gebracht als onderdeel van de samenwerking in cluster 2.
- Het ontvlechten van het verkeer door een extra oeververbinding over de Koopvaardersbinnenhaven (de Ravelijnbrug) om verkeersstromen van/naar de haven, het marineterrein, van en naar het centrum van Den Helder en de veerboot beter te kunnen afwikkelen, in relatie tot de weg N250;
- Het vervangen en verplaatsen van de Moormanbrug. Tijdige vervanging is nodig om een goede en veilige toegang tot het Nieuwe Haventerrein te waarborgen. Verplaatsen is nodig voor extra afmeercapaciteit om de groei van de Koninklijke

CONCEPT

Marine aan de zijde van het marineterrein op te kunnen vangen. Hiervoor is door Defensie de projectkaart vastgesteld als een belangrijke stap naar realisatie van deze behoefte. Een bijkomend effect is dat de voor Defensie benodigde verplaatsing tevens kan bijdragen aan de mogelijkheid tot havenontwikkeling aan de civiele zijde.

- In combinatie hiermee het aanpassen van het daarop aansluitende tracé Nieuwe Diep / Nieuwe Werk;
- De ontwikkeling van Buitenveld voor legering van defensiepersoneel en daarmee ruimte maken op het Nieuwe Haventerrein voor uitbreiding van andere activiteiten;
- Het geschikt maken van 'het Paleis'(voormalig Commandementsgebouw) voor hergebruik.

Daarnaast zijn er twee onderzoeksprojecten gestart. Dit betreft in de eerste plaats het onderzoeksproject "aanrijterrein veerhaven Den Helder". Om de bereikbaarheid van Texel te garanderen, werkt Rijkswaterstaat aan de vervanging van de aanlandinrichting van de veerhavens op Texel en in Den Helder. Dit vraagt vanwege de het belang van een goede verkeersafwikkeling en specifiek vanwege de samenhang met de ontwikkelingen rond de bruggen en het Nieuwe Diep-Nieuwe Werk, een visie op de herinrichting van het aanrijterrein van de veerhaven in Den Helder. Vanwege het belang van Texel en de samenwerkende partijen, is het onderzoeksproject "aanrijterrein veerhaven Den Helder" toegevoegd aan het programma.

Omdat Den Helder niet alleen haven is, maar ook kennishaven en luchthaven, verkennen de gemeente, provincie, Defensie en andere ministeries in gezamenlijkheid de toekomstige mogelijkheden van civiel medegebruik van het Maritiem Vliegkamp De Kooy ten behoeve van energietransitie, duurzame brandstoffen en innovatie, zoals de ontwikkeling en het testen van maritieme drones. Ook het versterken van de relatie tussen arbeidsmarkt en onderwijs hoort hier bij. Op basis van gezamenlijk uitgevoerd onderzoek worden er nu tafels ingericht om deze opties verder uit te werken in ontwikkelrichtingen.

De veiligheidssituatie in de wereld verandert. De Nederlandse krijgsmacht richt zich meer op het beschermen van het eigen grondgebied en dat van NAVO-bondgenoten. Daarvoor wordt fors geïnvesteerd in de krijgsmacht, waaronder de Koninklijke Marine in Den Helder. Weerbaarheid van de samenleving reikt verder dan Defensie. Door samen goed voorbereid te zijn, is Nederland meer weerbaar tegen en bij incidenten. De hele samenleving is hiervoor nodig: overheid, burgers, maatschappelijke organisaties, bedrijfsleven, industrie, kennisinstellingen, etc. Vertaald naar de ontwikkeling van het Maritiem Cluster zijn onder andere een goede bereikbaarheid en structuurversterking van Den Helder cruciaal. Dit vraagt om een goede samenwerking tussen de partijen in dit cluster en dat we - vanuit ieders verantwoordelijkheid - de projecten gezamenlijk oppakken.

CONCEPT

Tijdens de in 2024 gehouden Bestuurlijke Overleggen tussen Partijen is uitgesproken dat de ontwikkeling van het Maritiem Cluster een nieuwe fase ingaat en er behoefte is om meer vaart te maken met het realiseren van de opgaven. Daarom zijn voor verdere uitwerking van de projecten uit cluster 1 van het bestuursakkoord aanvullende afspraken nodig over:

1. Vastlegging van de investeringsbereidheid;
2. Samenwerking ten behoeve van voortvarende besluitvorming;
3. Versterking van de programmaorganisatie.

Deze worden in termen van constateringen en afspraken hieronder uitgewerkt.

1. Vastleggen van de investeringsbereidheid

Partijen constateren dat:

1.1. Onderstaande ontwikkelingen en besluiten de urgentie en noodzaak duidelijk maken om met principe-afspraken over investeringsbijdragen en het gezamenlijk ter hand nemen van het verwerven van additionele middelen de planuitwerking en -realisatie te versnellen.
1.2. In de op 30 september 2024 door Provinciale Staten vastgestelde Investeringsstrategie Noord-Hollandse Infrastructuur (iNHi) vanuit het oogpunt van leefbaarheid een hoge prioriteit is gegeven aan het aanpakken van de huidige provinciale weg N250 als doorgaande route door Den Helder en voor bereikbaarheid van Texel (onder de titel Maritiem Cluster) en daarmee een opmaat is voor de verdere investeringsbesluitvorming.
1.3. Op [datum] door de gemeenten Den Helder en Texel de Mobiliteitsaanpak 2040 is vastgesteld met de inzet op een nieuwe Ravelijnbrug en het verplaatsen van de Moormanbrug (Bestuursakkoord Maritiem Cluster), om verkeersstromen van/naar de haven en het marineterrein, van en naar het centrum van Den Helder en de veerboot beter te kunnen afwikkelen.
1.4. Defensie de plannen rondom de vervanging en verplaatsing van de Moormanbrug en de ontwikkeling van de legering Buitenveld nader heeft uitgewerkt en de benodigde investeringen voor deze opgaven heeft opgenomen in het Lange Termijn Plan Investeringen. De planontwikkeling van het Paleis bevindt zich nog in de verkennende fase.
1.5. In het Platform Mobiliteit Noord-Holland Noord overheden samen werken om de bovenregionale mobiliteitsvraagstukken te behartigen om de bereikbaarheid van Noord-Holland Noord ook in de toekomst te garanderen. Dit wordt onder andere gedaan door gezamenlijk te prioriteren. Infrastructurele projecten uit het Maritiem Cluster met een Rijkscomponent kunnen een volgende prioriteit van het Platform worden door deze in te brengen bij bestuurlijke overleggen met het Rijk, zoals het BO-MIRT. In het huidige MIRT-onderzoek 'Multimodale Ring Alkmaar' wordt het uitbreiden van het Maritiem Cluster als argument meegenomen voor de bereikbaarheidsmaatregelen op de ring Alkmaar met de N9.

CONCEPT

1.6. De opgaven voor bereikbaarheid rond de N250 randvoorwaardelijk zijn voor de realisatie van de doelstellingen van het Maritiem Cluster.
1.7. Defensie in verband met het vervangen en verplaatsen Moormanbrug en het ontwikkelen van de legering Buitenveld tevens bijdraagt aan de koppelvlakken van beide defensieprojecten met het Nieuwe Diep, Nieuwe Werk en de Ravelijnbrug om een goede verkeersafwikkeling te realiseren.

En spreken af:

1.8. Onder voorbehoud van besluitvorming door gemeenteraad, provinciale staten en Minister van Defensie, middelen te reserveren voor:

a. Provincie Noord-Holland: het ontvlechten van het verkeer door een extra oeververbinding vanaf de N250 over de Koopvaardersbinnenhaven (de Ravelijnbrug), in relatie tot de gehele N250 inclusief het aanrijterrein van de veerhaven Den Helder;

b. Gemeente Den Helder: het herinrichten van het tracé Nieuwe Diep / Nieuwe Werk, in samenhang met maatregelen ten behoeve van kadegebonden bedrijvigheid, zoals offshore wind.

c. Defensie: het vervangen en verplaatsen van de Moormanbrug, het ontwikkelen van de legering Buitenveld, inclusief een bijdrage voor de koppelvlakken van de beide defensieprojecten met de hiervoor onder a en b genoemde projecten, alsmede het gebruiksgereed maken van het 'Paleis'. Met de koppelvlakken wordt bedoeld de letterlijk aansluitende verkeersoplossingen, zoals een verkeersregelinstallatie, in- uitvoegstroken, of een rotonde, indien deze oplossingen vanuit verkeersveiligheid of verkeerstechnisch oogpunt het beste bijdragen aan de nieuwe ontstane situatie ter plaatse.

1.9. Dat Partijen zich gezamenlijk inspannen voor het verwerven van additionele middelen voor hun projecten en daartoe de noodzakelijke aanvragen opstellen en activiteiten ondernemen.

1.10. Dat de gemeente Den Helder en de provincie op basis van uit te voeren verkeersonderzoeken nader in overleg treden over eigendom, beheer en onderhoud van bestaande en nieuwe infrastructuur (te weten het Nieuwe Diep, Nieuwe Werk en de Ravelijnbrug), vanaf het begin van de N250 bij kruispunt Kooybrug.

2. Samenwerkingsafspraken ten behoeve van voortvarende besluitvorming

Partijen constateren dat:

2.1. De omvang en complexiteit van het realiseren van twee nieuwe bruggen en aanpassing van een doorgaande weg met verschillende bevoegde gezagen een zorgvuldige en integrale planologische procedure vereist wat betreft milieueffectonderzoeken en te benutten planologische instrumenten. De procedure dient recht te doen aan de samenhang van de projecten zonder dat de voortgang in het geding komt

En spreken af:

2.2. Dat zij onderzoeken en in uitvoeringsafspraken vastleggen welke planologische procedure en daarvoor benodigd onderzoek bijdraagt aan snelle, zorgvuldige en in doorlooptijd samenhangende besluitvorming en de coördinatie en inzet voor deze procedures daar op toesnijden en toerusten.

3. Versterken van de programmaorganisatie

Partijen constateren dat:

3.1. Vrijwel alle deelprojecten van het Maritiem Cluster in een relatief klein gebied samenkomen en zeer veel onderlinge afhankelijkheden hebben, waarbij de bestuurlijke, juridische en plan-technische complexiteit hoog is.
3.2. Dat het noodzakelijk is de programmaorganisatie, die ten dienste staat van de verschillende deelprojecten, te versterken ten behoeve van adequate planvoorbereiding van de in 1.8 genoemde deelprojecten

En spreken af:

3.3. In lijn met de uitgesproken investeringsbereidheid, met inachtneming van de nu geldende verdeelsleutel voor de directe programmakosten van 1/3 per partij, voor de fase van de planuitwerking van de in 1.8 genoemde projecten van het programma de stuurgroep te mandateren budget vrij te maken voor versterking van het programmabureau, inclusief een passende huisvesting. De versterking ven het programmabureau betreft capaciteit ten behoeve van planologische procedures, milieuonderzoeken, lobby en communicatie en participatie.

4. Deze afspraken toe te voegen als addendum bij het Bestuursakkoord Ontwikkeling Maritiem Cluster.

CONCEPT

5. De afspraken treden in werking direct na ondertekening door alle partijen.

6. Wanneer één van de partijen de wens uitspreekt in de Stuurgroep bestaande afspraken in te trekken, aan te passen of nieuwe afspraken toe te willen voegen, dan wordt daartoe een passend proces opgestart door de Programmamanager.

Aldus overeengekomen te .... op .....

DE STAATSSECRETARIS VAN DEFENSIE,

G.P. Tuinman

GEDEPUTEERDE STATEN VAN DE PROVINCIE NOORD-HOLLAND,
Namens deze gedeputeerde

E.A.S. Rommel

BURGEMEESTER en WETHOUDERS VAN DE GEMEENTE DEN HELDER,
Namens deze wethouder

F. Camara

CONCEPT

Provincie Noord-Holland

Onderwerp: Bestuurlijke afspraken Maritiem Cluster Den Helder

Datum GS-vergadering: 11 maart 2025

Registratienummer: 2302846 / 2384128

Provincie Noord-Holland

Overweging om wel/niet te communiceren
We willen inwoners en stakeholders informeren over de voortgang van het Maritiem Cluster in Den Helder.

Achtergrond (optioneel)
Op 29 juni 2023 ondertekenden de gemeente Den Helder, het ministerie van Defensie en de provincie Noord-Holland een bestuursakkoord voor de ontwikkeling van de haven van Den Helder. Met het programma Ontwikkeling Maritiem Cluster werken de partners aan een duurzame en welvarende haven.

Doel
Inwoners en stakeholders informeren nieuwe bestuurlijke afspraken voor het Maritiem Cluster in Den Helder.

Strategie
Na het ondertekenen van de intentieverklaring (20 maart) publiceren we een nieuwsbericht. Ook delen we het bericht op social media en in de nieuwsbrief. Het bericht wordt vooraf afgestemd met de communicatiewerkgroep van het Maritiem Cluster.

Kernboodschap
De provincie Noord-Holland, het ministerie van Defensie en de gemeente Den Helder investeren in het Maritiem Cluster van Den Helder.

Middelenmix
-nieuwsbericht op de website van de provincie
-social media: LinkedIn van Esther Rommel, Facebookpagina regio De Kop
-digitale nieuwsbrief NH weekbericht

Nieuwsbericht:

Noord-Holland, Den-Helder en Defensie investeren in het Maritiem Cluster van Den Helder

De provincie Noord-Holland, de gemeente Den Helder en het ministerie van Defensie hebben nieuwe afspraken gemaakt over de ontwikkeling van de haven van Den Helder. Vandaag ondertekenden de bestuurders een intentieovereenkomst om te investeren in de projecten die de mobiliteit en de leefbaarheid van de regio verbeteren. Ook betalen de partijen mee aan de versterking van de programmaorganisatie.

Uw contactpersoon
5.1.2e
CZ/COM

Doorkiesnummer 5.1.2e
5.1.2e @noord-holland.nl

6 maart 2025

Provincie Noord-Holland

Ambities van het programma

De huidige provinciale weg N250 wordt aangepakt voor de bereikbaarheid van Texel. De Moormanbrug wordt verplaatst en er komt een nieuwe brug bij (Ravelijnbrug). Dit is voor een betere doorstroming van het verkeer van/naar de haven, het marineterrein, het centrum van Den Helder en de veerboot. Het gebied Buitenveld wordt verbeterd zodat dit een fijne plek is voor marinepersoneel om te wonen. De watergang 'Nieuwe Diep, Nieuwe Werk' wordt verbreed zodat er meer ruimte komt voor marineschepen. Het directiegebouw van de Koninklijke Marine (ook wel het Commandementsgebouw of Het Paleis genoemd) krijgt een nieuwe bestemming.

Esther Rommel, gedeputeerde voor Havens: "Den Helder is een belangrijke havenstad. Het is de plek waar schepen van de Koninklijke Marine liggen, waar mensen de boot pakken naar Texel en waar de energie van windmolens op zee aan land komt. De haven vraagt om meer ruimte en betere voorzieningen. We moeten ervoor zorgen dat inwoners en werknemers zich beter kunnen verplaatsen door de stad. Betere verbindingen en minder file. Ook moet er ruimte worden gemaakt voor grotere marineschepen. Het is goed dat alle samenwerkende partijen bereid zijn te investeren in het programma."

Programma Ontwikkeling Maritiem Cluster van Den Helder

De provincie Noord-Holland, de gemeente Den Helder en het ministerie van Defensie werken samen aan de ontwikkeling van de haven van Den Helder. Zo verbetert de bereikbaarheid, leefbaarheid en economie van de haven en de regio. De Koninklijke Marine krijgt meer ruimte om te groeien. Ook wordt gewerkt aan de energietransitie, zoals wind op zee.

Den Helder is van nationaal belang voor de veiligheid en voor duurzame energievoorziening op en vanuit zee. In de toekomst moet dit een hightech zeehaven zijn in een welvarende leefomgeving. Een sterk Maritiem Cluster zorgt voor meer bedrijvigheid, werkgelegenheid en kennis in de regio en een goed vestigingsklimaat voor bewoners en ondernemers.

Communicatieadviseur: 5.1.2e

Datum: 6 maart 2025

Provincie Noord-Holland

Datum vergadering: 11 maart 2025

Registratienummer: 2302846/2384128

Uw contactpersoon
5. 5.1.2e
BEL/DE

Portefeuille Havens
Portefeuillehouder E. Rommel
Plaatsvervanger J. Olthof

Telefoonnummer 5.1.2e
5.1.2e @noord-holland.nl

5 bijlage(n)

Nota GS

Onderwerp: Aanvullende afspraken Ontwikkeling Maritiem Cluster met het ministerie van Defensie en de gemeente Den Helder

4-3-2025

Paragraaf 1
Het college besluit:

1. De overeenkomst *Aanvullende afspraken Ontwikkeling Maritiem Cluster Den Helde*r aan te gaan met het Ministerie van Defensie en de gemeente Den Helder.
2. De portefeuillehouder Havens te machtigen redactionele wijzigingen in de overeenkomst *Aanvullende afspraken* door te voeren, op basis van nader overleg met het Ministerie van Defensie en de gemeente Den Helder.
3. De portefeuillehouder Havens te machtigen de overeenkomst *Aanvullende afspraken* te tekenen.
4. PS door middel van bijgaande brief te informeren nadat de overeenkomst is ondertekend.
5. Op grond van artikel 84, in samenhang met het belang genoemd in artikel 5.1, tweede lid, sub i, van de Woo, geheimhouding op te leggen op de onderhavige besluitpunten tot 21 maart 2025, de dag ná ondertekening van de overeenkomst *Aanvullende afspraken Ontwikkeling Maritiem Cluster*.

Paragraaf 2
Toelichting voor de openbare besluitenlijst:
Nvt.

Interne toelichting GS
Openbaarmaking van de besluitpunten in deze fase kan het besluitvormingsproces schaden en dit raakt het goed functioneren van

de provincie. Dit belang weegt zwaarder dan het belang van openbaarmaking.

Paragraaf 3
Gevolgen:

Financiële gevolgen en risico's?	**Ja**
Formatieve gevolgen en risico's?	**Nee**
Juridische gevolgen en risico's?	**Ja, zie de bijlage**
Worden bindende afspraken gemaakt met andere partijen?	**Ja, het akkoord wordt opgenomen in het Overeenkomstenregister.**
Gevolgen en risico's openbaar maken besluit?	**Ja. Besluit komt niet op de openbare besluitenlijst , die een dag na de GS–vergadering om 11.00 uur gepubliceerd wordt. Publicatie op 21 maart.**
Communicatieve gevolgen en risico's?	**Ja, zie communicatieve bijlage**
Europese gevolgen en risico's?	**Nee**
Gevolgen en risico's voor de rechtmatigheid?	**Nee**
Overige gevolgen en risico's?	**Nee**

Paragraaf 4
Ambtelijk afgestemd met:

Directie Beleid:	**Ja** Naam: BEL/MOB 5.1.2e 5.1.2e
Directie B&U:	Naam: B&U/ST 5.1.2e 1.2e 5.1.2e 5.1.2e
Directie Concernzaken:	**Ja** Naam: IZ / 5.1.2e COM/ 5.1.2e FIN 5.1.2e
Concerncontrol:	**Ja,** 5.1.2e

Kabinet/Staf AD:	**Niet van toepassing**
Paragraaf 5 **Bestuurlijk afgestemd met:**	
GS-staf/-staven	**Mobiliteit / 10-3**
Paragraaf 6 **Verdere procedure:**	
a. PS actief informeren	**Ja, Zie bijgevoegde brief**
b. Publiceren in het Provinciaal Blad?	**nee**

Provincie Noord-Holland

Datum vergadering
11 maart 2025
Registratienummer
2302846/2384128

Nota GS Juridische Bijlage

voor intern gebruik

Aan Juridische Zaken is ter beoordeling voorgelegd de Nota GS met daarin het voorstel om als college van Gedeputeerde Staten de overeenkomst Aanvullende afspraken Ontwikkeling Maritiem Cluster Den Helder aan te gaan met het Ministerie van Defensie en het college van B&W van de gemeente Den Helder.

Deze overeenkomst bevat aanvullende afspraken als bedoeld in artikel 5.2 van het Bestuursakkoord Ontwikkeling Maritiem Cluster uit juni 2023. Dit Bestuursakkoord heeft een looptijd tot juni 2033 (10 jaar na ondertekening).
Partijen hebben op basis van het Bestuursakkoord in 2024 vastgesteld dat voor verdere uitwerking van de projecten uit cluster 1 aanvullende afspraken nodig zijn over 1) vastlegging van de investeringsbereidheid, 2) samenwerking ten behoeve van voortvarende besluitvorming en 3) versterking van de programmaorganisatie.
De aanvullende afspraken hierover zijn voor wat betreft de provincie dat, onder voorbehoud van besluitvorming door provinciale staten, middelen worden gereserveerd voor het ontvlechten van het verkeer door een extra oeververbinding vanaf de N250 over de Koopvaardersbinnenhaven (de Ravelijnbrug), in relatie tot de gehele N250 inclusief het aanrijterrein van de veerhaven Den Helder. De overige afspraken (ad. 2 en ad. 3) betreffen de onderzoeksbereidheid van partijen om na te gaan en in uitvoeringsafspraken vast te leggen welke planologische procedure en daarvoor benodigd onderzoek bijdragen aan snelle, zorgvuldige en in doorlooptijd samenhangende besluitvorming over het kunnen realiseren van twee nieuwe bruggen (zie 1.8 onder a en c. van het Bestuursakkoord) en dat partijen de coördinatie en inzet voor deze procedures daar op toesnijden en toerusten. Verder komen partijen overeen dat zij de bestaande stuurgroep mandateren om budget vrij te maken voor versterking van het programmabureau, inclusief een passende huisvesting.

De aanvullende afspraken worden als addendum toegevoegd bij het Bestuursakkoord Ontwikkeling Maritiem Cluster en hebben daarmee dezelfde looptijd. De aanvullende afspraken treden in werking na ondertekening door partijen.

Conclusie: Er zijn geen juridische risico's om de overeenkomst met aanvullende afspraken bij het Bestuursakkoord aan te gaan, nu er een duidelijk voorbehoud wordt gemaakt bij de toezegging om provinciale middelen te reserveren.

Opgesteld door:

5.1.2e / CZ JZ

Provincie Noord-Holland

Gedeputeerde Staten

Uw contactpersoon

5. 5.1.2e

BEL/DE

Telefoonnummer 5.1.2e

5.1.2e @noord-holland.nl

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Provinciale Staten van Noord-Holland
door tussenkomst van de statengriffier 5.1.2e
Dreef 3, tweede etage
2012 HR HAARLEM

Verzenddatum

Kenmerk

2302846/2384134

Uw kenmerk

Betreft: Aanvullende afspraken Ontwikkeling Maritiem Cluster met de gemeente Den Helder en het ministerie van Defensie

Geachte leden,

Graag informeren wij u over het volgende onderwerp:
Aanvullende afspraken Ontwikkeling Maritiem Cluster met de gemeente Den Helder en het Ministerie van Defensie.

Toelichting

We hebben op 11 maart jl. besloten aanvullende afspraken te maken met het Ministerie van Defensie en de gemeente Den Helder over de Ontwikkeling van het Maritiem Cluster.
Deze set aan afspraken is een vervolg op het Bestuursakkoord Ontwikkeling Maritiem Cluster dat wij op 29 juni 2023 gesloten hebben met dezelfde partijen. Dit akkoord vormde, naast een verdieping en bestendiging van de samenwerking, het startsein voor een integrale gebiedsontwikkeling.

Het samenwerkingsverband Ontwikkeling Maritiem Cluster komt in een nieuwe fase. Er is in de afgelopen periode veel voorbereidend werk verricht met verkenningen en analyses voor de onderbouwing van de deelprojecten. In 2024 zijn ook twee bestuurlijke overleggen tussen partijen gehouden. Daarin hebben we gezamenlijk met de partners in het Maritiem Cluster uitgesproken dat er behoefte is om meer vaart te maken en te komen tot afspraken die de basis leggen voor het kunnen realiseren van de opgaven. Het is nu tijd om van voornemen en verkennend onderzoek naar de fase van planuitwerking te gaan. Om dit mogelijk te maken zijn concrete vervolgstappen ter versterking van de integrale aanpak nodig.

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (5.1.2e

Houtplein 33
2012 DE Haarlem
www.noord-holland.nl
Kvk-nummer 34362354
Btw-nummer NL.0010.03.124.B.08

De *Aanvullende afspraken* met Defensie en Den Helder dienen onder andere om de investeringsbereidheid van de partners in het Maritiem Cluster vast te leggen en gezamenlijk op te trekken om additionele middelen te verwerven. In deze fase gaat het primair om de investeringen in infrastructuur/bereikbaarheid, die randvoorwaardelijk zijn voor de verdere gebiedsontwikkeling.

Investeringsbereidheid

Het ministerie van Defensie en de gemeente Den Helder reserveren binnen hun eigen organisaties middelen voor de lopende projecten in het Programma Maritiem Cluster waar zij eigenaar van zijn en de regie over voeren.
Voor het ministerie gaat het daarbij om vervanging en verplaatsing van de Moormanbrug en de ontwikkeling van legering op Buitenveld. De gemeente werkt aan het tracé Nieuwe Diep–Nieuwe Werk. Ook draagt het ministerie bij aan aanpassingen aan de civiele infrastructuur, die raken aan de eigen militaire infrastructuur, wanneer dit noodzakelijk is voor een goede verkeersafwikkeling.

In ons geval richt de investeringsbereidheid zich op het aanpakken van de huidige provinciale weg N250 als doorgaande route door Den Helder en voor de bereikbaarheid van Texel. Momenteel voeren wij in dit kader een studie uit naar een nieuwe oeververbinding over de Koopvaardersbinnenhaven; de Ravelijnbrug. In de door uw Staten op 24 november 2024 vastgestelde Investeringsstrategie Noord-Hollandse Infrastructuur (iNHi) is vanuit het oogpunt van leefbaarheid hieraan een hoge prioriteit gegeven en deze is daarmee een opmaat voor de verdere investeringsbesluitvorming. Een goede doorstroming op de N250 is randvoorwaardelijk voor de ontwikkeling van het Maritiem Cluster. In het nieuwe integraal MeerjarenProgramma Infrastructuur (iMPI) dat komend najaar aan u wordt voorgelegd, zullen we u informeren over de stand van zaken van de studie naar de Ravelijnbrug en onze investeringsopgave verwerken in de doorrekening van de stelpost Verbeter- en Uitbreidingsinvesteringen.

Betrokkenheid gemeente Texel
De gemeenten Den Helder en Texel hebben samen met de provincie de Mobiliteitsaanpak 2040 opgesteld. De hierboven genoemde projecten staan er ook in. Daarnaast bevat de Mobiliteitsaanpak een set aan andere, nader uit te werken maatregelen, waarmee gemeenten en provincie zich inzetten om Den Helder stad, de civiele en militaire haven en het eiland Texel ook in de toekomst duurzaam bereikbaar te houden.
Wij hebben u per brief van 3 december 2024 geïnformeerd over de Mobiliteitsaanpak (kenmerk 1528212 / 2342969).
De gemeente Texel is sterk betrokken bij het Maritiem Cluster. Daarom wordt nu een Intentieovereenkomst voorbereid tussen Texel en de drie partijen, waarmee ook de gemeente haar investeringsbereidheid uitspreekt in de projecten van het Maritiem Cluster. Ook werkt Texel samen met ons en de andere partijen aan het verwerven van additionele middelen voor de grote opgaven waar we voor staan. Zodra de intentieovereenkomst getekend is, sturen wij u deze ter informatie toe.

Additionele middelen

Met de *Aanvullende Afspraken* spreken wij ook als partners in het Maritiem Cluster uit gezamenlijk op te trekken om additionele middelen te verwerven voor de realisatie van bovengenoemde infrastructurele projecten. Belangrijke rol hierbij is weggelegd voor het Platform Mobiliteit Noord-Holland Noord. In het platform werken de overheden in de regio samen om de bovenregionale mobiliteitsvraagstukken te behartigen om de bereikbaarheid van Noord-Holland Noord ook in de toekomst te garanderen. Dit wordt onder andere gedaan door gezamenlijk te prioriteren. Infrastructurele projecten uit het Maritiem Cluster met een Rijkscomponent kunnen een volgende prioriteit van het Platform worden door deze in te brengen bij bestuurlijke overleggen met het Rijk, zoals het BO-MIRT. In het huidige MIRT-onderzoek 'Multimodale Ring Alkmaar' wordt het uitbreiden van het Maritiem Cluster als argument meegenomen voor de bereikbaarheidsmaatregelen op de ring Alkmaar met de N9.
Ook wordt onderzocht of de opgaven binnen het Maritiem Cluster kunnen aansluiten bij andere regelingen of -fondsen, van het Rijk of de EU.

Andere afspraken

Het Ministerie van Defensie, onze provincie en de gemeente Den Helder hebben ook geconstateerd dat de omvang en complexiteit van de betreffende infrastructurele projecten met verschillende bevoegde gezagen een zorgvuldige en integrale planologische procedure vereist wat betreft milieueffectonderzoeken en te benutten planologische instrumenten. Ook hierover hebben we afspraken gemaakt, evenals over het versterken van de programmaorganisatie om alle projecten in goede samenhang te kunnen voorbereiden en uit voeren.

Tot slot

Naar aanleiding van de brief over de Mobiliteitsaanpak Texel - Den Helder 2040 heeft u aangegeven een technische briefing op prijs te stellen. Daarvoor is nog geen moment bepaald. Wij bieden uw Staten aan die technische briefing uit te breiden naar de Ontwikkeling van het Maritiem Cluster Kop van Noord-Holland/Den Helder en een toelichting op de nieuwe afspraken.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris voorzitter

1 bijlage(n)

Aanvullende Afspraken Ontwikkeling Maritiem Cluster Den Helder

To: 5.1.2e 5.1.2e [5.1.2e @texel.nl]; 5.1.2e 5.1.2e @denhelder.nl]
Cc: 5.1.2e 5.1.2e [5.1.2e @vinu.nl]; 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 @vinu.nl]
From: 5.1.2e
Sent: Thur 6/22/2023 3:14:23 PM
Subject: Kaarten werksessies
Received: Thur 6/22/2023 3:15:08 PM
Kaarten Werksessies.pdf

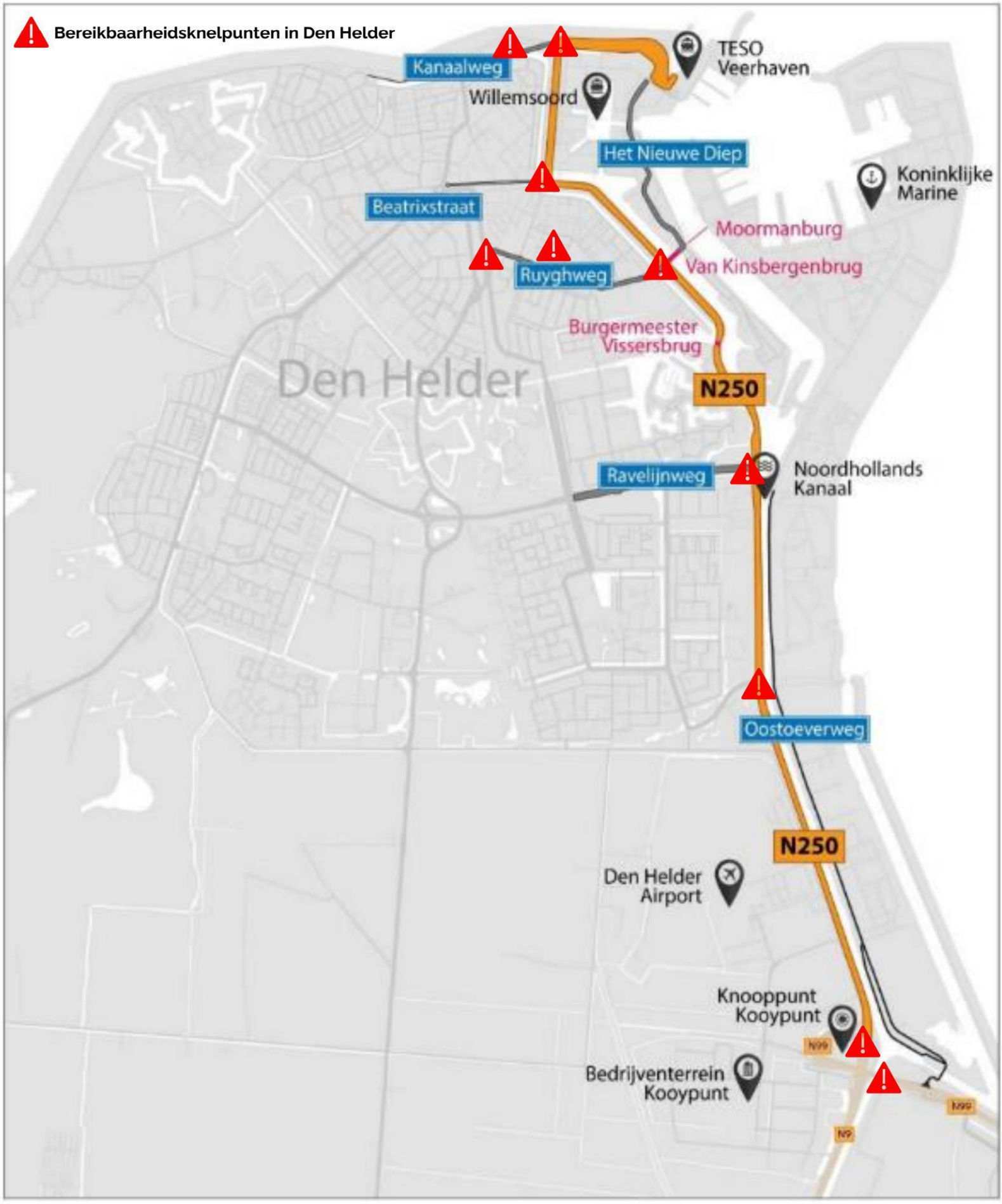
Hoi 5.1.2e en 5.1.2e,
Bij dezen de concept kaarten die we komende week willen gebruiken. Kunnen jullie hiernaar kijken?
Maandag gebruiken we ze online, dinsdag in de sessie met de raadsleden fysiek. Maandag kunnen we wel toe met de huidige kaarten, maar dinsdag moeten ze echt goed zijn.
Ik ben benieuwd of er belangrijke elementen missen, of dat er juist gevoeligheden in staan. Jullie kennen de context natuurlijk goed.
Geluidsoverlast en luchtkwaliteit gaan we nog toevoegen op de kaart rond leefbaarheid.
De kaarten die je ziet omschrijven het volgende:
Kaart 3: Ambities op gebied van wonen, werken en bezoeken (toerisme)
Kaart 1 & 4: Huidige knelpunten in bereikbaarheid (1) en leefbaarheid (4)
Kaart 5: Mogelijke hoofdoplossingen (verplaatsing brug, hub, etc, zie ook eerder onderzoek)
Kaart 2 zit er nog per ongeluk tussen. Sla die maar over.
Andere vraag: Qua toerisme kunnen we nog weinig vinden. Hebben jullie concrete ambities qua groei, of locaties die specifiek hiervoor ontwikkeld moeten worden?
Willemsoord bijvoorbeeld in Den Helder?
Hoor graag!
5.1.2e

Van: 5 5.1.2e
Verzonden: donderdag 22 juni 2023 16:33
Aan: 5.1.2e
Onderwerp: Kaarten werksessies
Hey 5.1.2e,
Bij deze de kaarten. De kaart op pagina 2 is niet van toepassing, maar ik kreeg deze niet weg zonder de andere kaarten te laten vervallen.
Met vriendelijke groet,

5 5.1.2e
5.1.2e

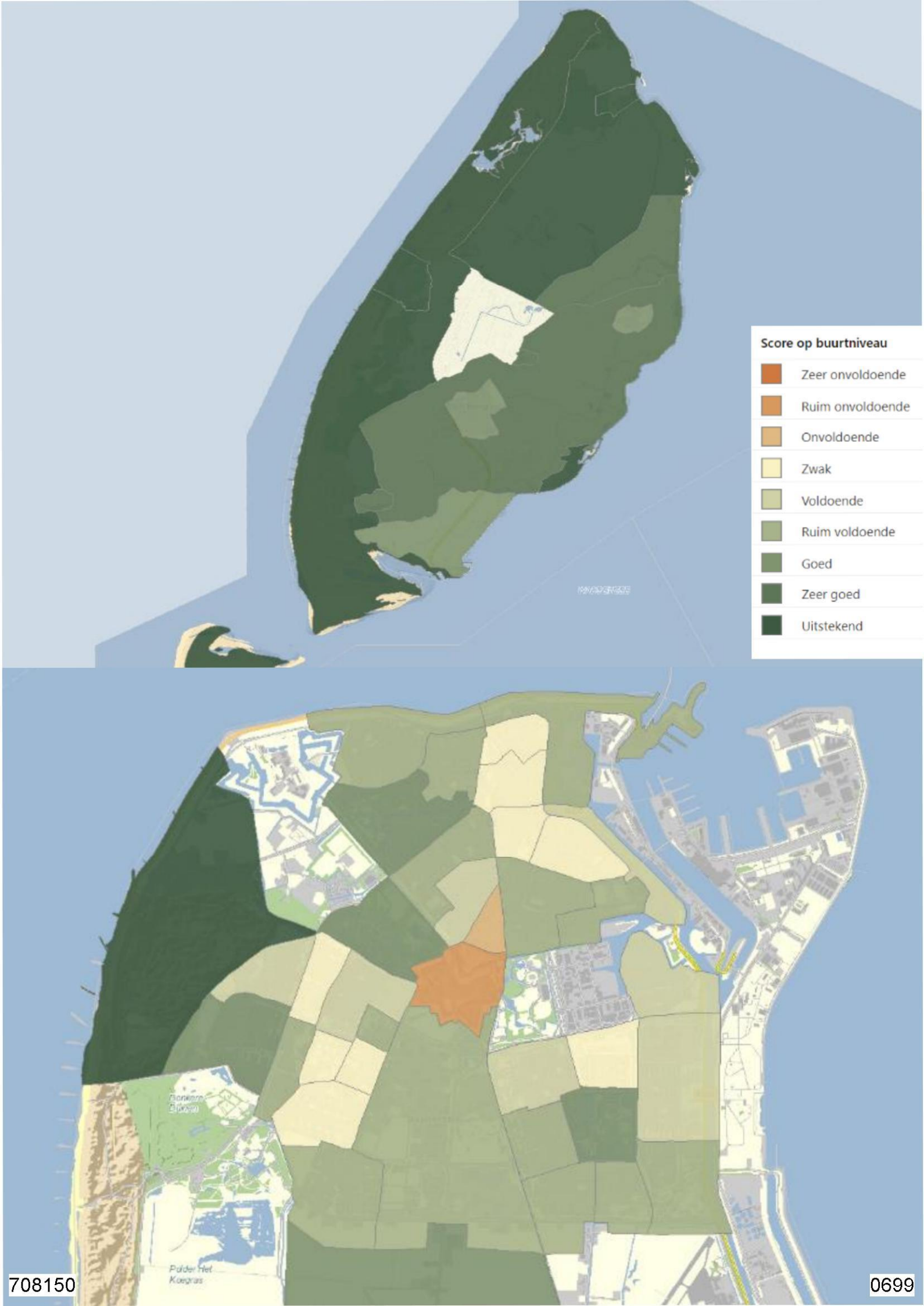
M 5.1.2e
E 5.1.2e @noord-holland.nl
Houtplein 33 2012 DE, Haarlem
Afwezig op vrijdagmiddag

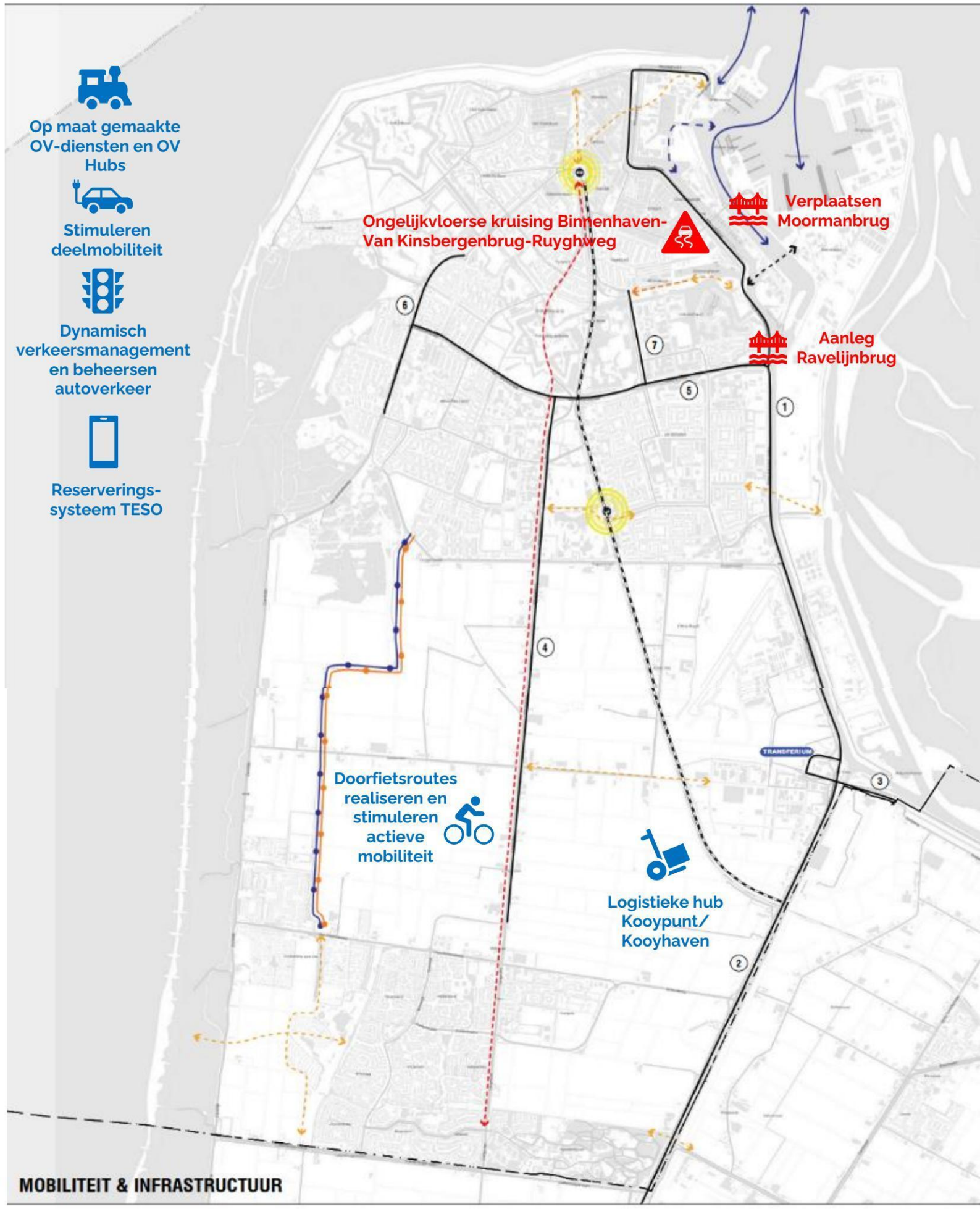
Provincie Noord-Holland
Aan dit bericht en eventuele bijlagen kunnen geen rechten worden ontleend. Het Provinciaal Bestuur van Noord-Holland.


Bereikbaarheidsknelpunten in Den Helder
Kanaalweg
TESO
Veerhaven
Willemsoord
Het Nieuwe Diep
Koninklijke
Marine
Beatrixstraat
Moormanburg
Van Kinsbergenbrug
Ruyghweg
Burgermeester
Vissersbrug
Den Helder
N250
Ravelijnweg
Noordhollands
Kanaal
Oostoeverweg
N250
Den Helder
Airport
Knooppunt
Kooypunt
Bedrijventerrein
Kooypunt

Den Helder

De verwachte groei van het aantal arbeidsplaatsen in Den Helder is 0-5000 tot 2040.


Score op buurtniveau
Zeer onvoldoende
Ruim onvoldoende
Onvoldoende
Zwak
Voldoende
Ruim voldoende
Goed
Zeer goed
Uitstekend
Polder Het Koegras
708150
0699


Op maat gemaakte OV-diensten en OV Hubs
Stimuleren deelmobiliteit
Dynamisch verkeersmanagement en beheersen autoverkeer
Reserverings-systeem TESO
Ongelijkvloerse kruising Binnenhaven-Van Kinsbergenbrug-Ruyghweg
Verplaatsen Moormanbrug
Aanleg Ravelijnbrug
Doorfietsroutes realiseren en stimuleren actieve mobiliteit
Logistieke hub Kooypunt/ Kooyhaven
TRANSFERIUM
MOBILITEIT & INFRASTRUCTUUR
SPOOR NS
STATION + STATIONSOMGEVING
REALISEREN NIEUWE ONTSLUITING MARINE & CIVIELE HAVEN
REALISEREN DOORFIETSROUTE
REALISEREN ROUTE LANGZAAM VERKEER
REALISEREN TRANSFERIUM
HOOFDVAARROUTE
REALISEREN NIEUWE HOOFDVAARROUTE
FIETS - KANOROUTE
HOOFDWEG
1 N 250
2 N 9
4 LANGEVLIET / NIEUWEWEG
5 WADDENZEESTRAAT / RAVELIJNWEG
7 SCHOOTENWEG

To: 5. 5.1.2e [5.1.2e @noord-holland.nl]
From: 5 5.1.2e
Sent: Wed 2/21/2024 3:42:22 PM
Subject: Ravelijnbrug belangen
Received: Wed 2/21/2024 3:42:28 PM

Hoi 5.1.2e ,
Ter inspiratie wat onderwerpen die de noodzaak van de brug benoemen.
Voor de Ravelijnbrug:

- **Nationale veiligheid**: Bereikbaarheid van de Koninklijke Marine, loopt volledig vast in 2040 via Moormanbrug én Zuidingang. Door de Ravelijnbrug kan het verkeer worden gesplitst en is er veel betere capaciteit voor meer, groter en vaker verkeer terwijl de ontsluiting buiten de stad wordt geplaatst.
- **Enige ontsluitingsroute van Texel:** Het eiland is volledig onbereikbaar, op iedere gemiddelde dag. Daarmee komt de hele toevoer van- en naar Texel tot stilstand en daarmee de aantrekkelijkheid en dus voorzieningenniveau van Texel.
- **Elke regio telt**: Het voorzieningenniveau in de Kop van Noord Holland staat onder druk2, terwijl Den Helder het grootste aanbod arbeidsplaatsen heeft van de regio. De beperkingen van de bereikbaarheid zorgen in een meer afgelegen regio zoals de Noordkop voor neerwaartse spiraal voor het vestigingsklimaat omdat bedrijven en voorzieningen zullen uitwijken naar locaties in het zuiden (nabij meer uitvalswegen, personeel en andere economische activiteiten), dat beïnvloedt het economisch klimaat en de leefbaarheid van de regio.
- **Woningbouwopgave en toevoegingen personeel defensie**: De realisatie van 4000 nieuwe woningen en 1200-2000 extra arbeidsplaatsen/legering voor de koninklijke marine komt in het geding als de mensen niet op locatie kunnen komen
- **Leefbaarheid van Den Helder**: De Ravelijnbrug zorgt voor een enorme vermindering van het verkeer door de stad Den Helder en het afwaarderen van de kleine van Kinsbergenbrug waardoor de opstopping (brug met stoplicht) en vrachtverkeer (uitstoot) worden verwijderd uit de stad. Dat creëert ruimte voor extra woningen/legering, schonere lucht en betere bereikbaarheid van de stad Den Helder.
- **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 maintaince van de offshore windparken.

Met vriendelijke groet,

5 5.1.2e

5.1.2e 5.1.2e

gemeente DEN HELDER

: +31 (0)61 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

To: 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]
Cc: 5.1.2e 5.1.2e [5.1.2e @noord-holland.nl]
From: 5.1.2e @mindef.nl
Sent: Tue 6/25/2024 6:10:27 AM
Subject: RE: aanpak Ravelijnbrug
Received: Tue 6/25/2024 6:11:23 AM
actielijst Ravelijnbrug 250624.docx

Goedemorgen,
Mede nav onderstaande en het gesprek gisteren hierbij een update van de actielijst.
Het lijkt mij goed om nog deze week per onderdeel te bepalen wie/wat/wanneer.
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

Maritiem cluster
gemeente DEN HELDER · Provincie Noord-Holland · Ministerie van Defensie

---

Van: 5.1.2e
Verzonden: woensdag 19 juni 2024 14:10
Aan: 5.1.2e , 5.1.2e CZSK/PCZSK/Proj Coord ; 5.1.2e 5.1.2e
CC: 5.1.2e 5.1.2e
Onderwerp: aanpak Ravelijnbrug
Dag allen, hierbij in overleg met 5.1.2e een aantal opmerkingen bij de stukken:

- 5.1.2e is opdrachtgever voor het maritiem cluster binnen PNH. Goed om hem hierbij te betrekken.
- Op inhoud: besluiten 1 en 2 zijn ambtelijke (programma)besluiten en in deze fase te nemen door de Stuurgroep OMC.
- Maar het besluit in regel 5 – van wie is de brug en wie neemt welke verantwoordelijkheid - is (uiteindelijk) een bestuurlijk besluit en is niet los te zien van (bestuurlijke besluiten over) financiën.
  Inmiddels zijn de PNH-stuurgroepdata gepland, 9 september is de datum voorafgaande aan de externe stuurgroep van 25-9. Voor de 9e wordt dus een notitie voorbereid met opties hiervoor, inclusief tijdsplanning van besluitvorming. November 25 lijkt mij vrij optimistisch.

5.1.2e 5.1.2e : de powerpoint wordt maandag besproken in het overleg met 5.1.2e, ik stuur je het agendaverzoek door. De actielijst bespreken we volgende week in het team.
Groet, 5.1.2e

Van: 5.1.2e @mindef.nl <5.1.2e @mindef.nl>
Verzonden: woensdag 19 juni 2024 11:45
Aan: 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>
Onderwerp: aanpak Ravelijnbrug: way ahead en acties
Goedemorgen,
In aansluiting op de gesprekken van afgelopen dagen hierbij:

- Ppt met aanpak en inschatting capaciteitsbehoefte Ravelijnbrug => 5.1.2e **:** zoals besproken svp deze doorzetten op 5.1.2e tbv onze afspraak maandag.
- Bijbehorende 'actielijst' met de zaken die de komende periode opgepakt moeten worden => **@allen**: svp bezien / aanvullen. @5.1.2e zal ik hiervoor een aparte afspraak inplannen of wil je dit juist breder trekken en tijdens eerstvolgende teamoverleg volgende week woensdag doorspreken?

NB: jullie begrijpen: moraal van het verhaal is dat ipv de aan 5.1.2e toegewezen 4 u/w nu tijd is om toe te werken naar een complete en realistische aanpak en capaciteit, passend bij de prioriteit die door stuurgroep en bestuurders wordt gesteld. En ook dat we als team bereid moeten zijn om alle vormen van assistentie te verlenen bij de op te stellen documenten etc.
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 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.

To: 5. 5.1.2e [5.1.2e @noord-holland.nl]; 5.1.2e 5.1.2e @mindef.nl]; 5.1.2e 5.1.2e [5.1.2e @denhelder.nl]; 5.1.2e 5.1.2e [5.1.2e @denhelder.nl]; 5.1.2e 5.1.2e [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 5.1.2e [5.1.2e @noord-holland.nl]; 5.1.2e @mindef.nl[5.1.2e @mindef.nl]; 5.1.2e @mindef.nl[5.1.2e @mindef.nl]
From: 5 5.1.2e
Sent: Wed 4/9/2025 7:40:22 AM
Subject: Re: Afstemming beeldvormende avond 14/4: hete hangijzers & partyline
Received: Wed 4/9/2025 7:40:33 AM
Outlook-250px.Logo

Hoi allen,

Ik snap de proces antwoorden, maar ik zou deze duiding wel willen toevoegen om het niet te oppervlakkig te houden.

1. **Ontsluiting Buitenveld voor doorgaand verkeer?** => Is binnen Maritiem Cluster onderwerp van gesprek tussen gemeente en defensie. Dat gaat in goed overleg omdat er verschillende belangen samenkomen en we samen zoeken hoe die puzzel in elkaar past.

2. **Al het verkeer over de nieuwe route / haven?** => Er loopt een uitgebreid verkeersonderzoek die alle opties en effecten in kaart brengt. Dit zal naar verwachting voor de zomer gereed zijn. Pas dan zijn de te maken afwegingen en keuzes inzichtelijk. Eerdere verkeersonderzoeken hebben al aangetoond dat de route Den Helder-Texel en bereikbaarheid van de stad en haven volledig zullen vastlopen in 2040. We kijken nu hoe we zorgen voor een toekomstbestendige bereikbaarheid naar 2040 en verder, de routering van het verkeer naar Texel is één van de vraagstukken daarin.

3. **Verdeling kosten van de projecten die in het Addendum worden genoemd**? => De gemeente neemt de projectvoorbereidingskosten voor aanpassing NDNW op in de komende Kadernota, die in juli aan de raad wordt voorgelegd. Defensie en de provincie hebben ieder hun eigen besluitvormingstraject.

4. **Impact Ravelijnbrug op woonomgeving (Boatex?)** => Er loopt olv de provincie een uitgebreide variantenstudie die alle opties en effecten in kaart brengt. Dit zal naar verwachting voor de zomer gereed zijn. Pas dan zijn de te maken afwegingen en keuzes inzichtelijk, waarin we uiteraard rekening houden met de impact op de omgeving.

5. **Impact verplaatsen Moormanbrug op aantal ondernemers** => RVB zoekt uit wat met eerdere vraag (tijdens avond van HHNK) is gebeurd. De gemeente streeft naar een herontwikkeling in de haven om groei van de haven mogelijk te maken.

6. **Overeenkomst met TXL die ook gaat bijdragen?** => Zoals in het Addendum is aangegeven heeft het college van TXL uitgesproken bereid te zijn om ook bij te dragen aan een van de projecten genoemd in het addendum. Overleg over de invulling daarvan loopt.

7. **Hoe zit het met voortgang Vaarroute Willemsoord**? => rapportage is naar verwachting voor de zomer gereed. De rapportage wordt in deze periode besproken met de direct betrokken stakeholders.

    1. **Wat zijn concreet de kansen en ontwikkelingen mbt de veerhaven?**
    Dat zijn we nu aan het onderzoeken. Na de zomer komen we daarop terug. In lijn met de mobiliteitsaanpak willen we een aantrekkelijker gebied voor fietsers en voetgangers, maar ook efficiëntere invulling van de beperkte ruimte.

    ((lange versie: Het aanrijterrein voor de veerboot vraagt veel ruimte. We onderzoeken hoe we efficiënter met de ruimte om kunnen gaan. Zodat het gebied aantrekkelijker wordt, maar ook beter toegankelijk voor fietsers en voetgangers en mogelijk ook meer ruimte voor bedrijvigheid. Dit ontwerp vergelijken we met het ontwerp dat RWS maakt voor het gebied. Na de zomer komen we hierop terug.))

Met vriendelijke groet,

5.1.2e 5.1.2e

5.1.2e 5.1.2e

Voor afspraken kunt u contact opnemen met 5.1.2e e *(* 5.1.2e *@denhelder.nl /* 5.1.2e *)*

: +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. 5.1.2e < 5.1.2e @noord-holland.nl>
Verzonden: woensdag 9 april 2025 09:13
Aan 5.1.2e < 5.1.2e @mindef.nl>; 5.1. 5.1.2e < 5.1.2e @denhelder.nl>; 5 5.1.2e < 5.1.2e @denhelder.nl>; 5.1. 5.1.2e < 5.1.2e @denhelder.nl>; 5.1 5.1.2e < 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 5.1.2e < 5.1.2e @noord-holland.nl>; 5.1.2e @mindef.nl < 5.1.2e @mindef.nl>; 5.1.2e @mindef.nl < 5.1.2e @mindef.nl>
Onderwerp: RE: Afstemming beeldvormende avond 14/4: hete hangijzers & partyline

---

Van: 5.1.2e @mindef.nl < 5.1.2e @mindef.nl>
Verzonden: maandag 7 april 2025 15:56
Aan: 5.1.2e @denhelder.nl; 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 @mindef.nl; 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 @mindef.nl; 5.1.2e @mindef.nl
Onderwerp: Afstemming beeldvormende avond 14/4: hete hangijzers & partyline

Goedemiddag,

Zoals in kleiner verband besproken hierbij een eerste opzet voor de partyline indien komende maandag de volgende 'hete hangijzers' aan de orde komen. Is een ruwe opzet van mijn kant. Vul gewoon aan svp.

1. **Ontsluiting Buitenveld voor doorgaand verkeer?** => Is binnen Maritiem Cluster onderwerp van gesprek tussen gemeente en defensie.

2. **Al het verkeer over de nieuwe route / haven?** => Er loopt een uitgebreid verkeersonderzoek die alle opties en effecten in kaart brengt. Dit zal naar verwachting voor de zomer gereed zijn. Pas dan zijn de te maken afwegingen en keuzes inzichtelijk.

3. **Verdeling kosten van de projecten die in het Addendum worden genoemd**? => De gemeente neemt de projectvoorbereidingskosten voor aanpassing NDNW op in de komende Kadernota, die in juli aan de raad wordt voorgelegd. Defensie en de provincie hebben ieder hun eigen besluitvormingstraject.

4. **Impact Ravelijnbrug op woonomgeving (Boatex?)** => Er loopt olv de provincie een uitgebreide variantenstudie die alle opties en effecten in kaart brengt. Dit zal naar verwachting voor de zomer gereed zijn. Pas dan zijn de te maken afwegingen en keuzes inzichtelijk.

5. **Impact verplaatsen Moormanbrug op aantal ondernemers** => RVB zoekt uit wat met eerdere vraag (yijdens avnd van HHNK) is gebeurd)

6. **Overeenkomst met TXL die ook gaat bijdragen?** => Zoals in het Addendum is aangegeven heeft het college van TXL uitgesproken bereid te zijn om ook bij te dragen aan een van de projecten genoemd in het addendum. Overleg over de invulling daarvan loopt.

7. **Hoe zit het met voortgang Vaarroute Willemsoord**? => rapportage is naar verwachting voor de zomer gereed.

8. **Wat zijn concreet de kansen en ontwikkelingen mbt de veerhaven?**
Dat zijn we nu aan het onderzoeken. Na de zomer komen we daarop terug.

((lange versie: Het aanrijterrein voor de veerboot vraagt veel ruimte. We onderzoeken hoe we efficiënter met de ruimte om kunnen gaan. Zodat het gebied aantrekkelijker wordt, maar ook beter toegankelijk voor fietsers en voetgangers en mogelijk ook meer ruimte voor bedrijvigheid. Dit ontwerp vergelijken we met het ontwerp dat RWS maakt voor het gebied. Na de zomer komen we hierop terug.))

9. ..?

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
Maritiem Cluster
DEN HELDER Provincie 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.
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.

To: 5.1.2e [5.1.2e @noord-holland.nl]; 5.1.2e [5.1.2e @noord-holland.nl]
From: 5.1.2e
Sent: Tue 3/18/2025 7:11:26 PM
Subject: RE: Voorbereiding bestuurlijk overleg OCM
Received: Tue 3/18/2025 7:11:33 PM
Voornemen tot Integrale Ontwikkeling Maritiem Cluster 29092023.pdf
150224 BIG WHY Maritiem Cluster v.1.pptx
Voornemen tot Integrale Ontwikkeling Maritiem Cluster 29092023.pdf
Aantekeningen bijeenkomst MC tbhv 8 mei 2025.pptx

Hoi 5.1.2e ,

Om je beetje beeld te geven van het Maritiem cluster hierbij wat documenten. Laatste doc is waar we het vanmiddag over hadden.

Groet,
5.1.2e

Van: 5.1.2e < 5.1.2e @noord-holland.nl>
Verzonden: dinsdag 18 maart 2025 17:23
Aan: 5.1.2e < 5.1.2e @noord-holland.nl>; 5.1.2e < 5.1.2e @noord-holland.nl>
Onderwerp: Voorbereiding bestuurlijk overleg OCM

Hoi 5.1.2e , hoi 5.1.2e ,

Kunnen jullie nog die slides/documenten delen waar het vanmiddag over ging? Dan kan ik er nog even goed naar kijken voordat ik mijn commitment geef.

Qua uren kan ik hiermee in de aankomende 3 weken wel 6-8u per week helpen. Ook tot aan 8 mei heb ik die uren. Mijn agenda laat het niet toe in de aankomende paar weken om 1 hele dag per week eraan te werken, ik kan wel met focusblokken van 1,5 a 2u per dag werken.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e
5.1.2e
Sector Bestuur & Strategie en sector Duurzame Economie

M: 06 5.1.2e
Houtplein 33 2012 DE Haarlem

www.noord-holland.nl
5.1.2e @noord-holland.nl

Provincie Noord-Holland

Aanwezig: ma, di, wo en do

“The Big Why”

Programma Ontwikkeling Maritiem Cluster

(versie 0.1, 15 feb 2024)

gemeente DEN HELDER

Provincie Noord-Holland

Ministerie van Defensie

Aanleiding & inhoud

Aanleiding:

- De kracht van een programatische en integrale aanpak voor de ontwikkeling van het Maritiem Cluster is dat de verschillende deelprojecten elkaar versterken tot de gewenste effecten op economie en stadsontwikkeling
- Een eenduidig beeld van dit wenkende perspectief bij alle relevante betrokkenen is van groot belang
- Dit beeld is de basis voor alle vormen van (in- en externe, zowel visuele als geschreven) communicatie, monitoring en sturing

Inhoud:

- Toekomstvisie Maritiem Cluster 2040: waar willen we heen?
- Hoofddoelstellingen
- Actielijnen
- Visualisatie samenhang programma
- Beschrijving betrokkenen

Toekomstvisie: Maritiem Cluster Den Helder 2040

Kern:

- Veiligheid én duurzame energievoorziening op en vanuit zee
- High-Tech zeehaven (civiel en militair)
- Krachtige stad en leefomgeving
- In samenhang met Noordkop N-H

- 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 leefomgeving
- Daarbij vormt Den Helder samen met de Noordkop Noord-Holland één regionaal samenhangend systeem op het gebied van onderwijs, arbeidsmarkt, wonen, recreatie en mobiliteit

Twee hoofddoelstellingen

Kern:
- Versterken haveneconomie
- Versterken maritieme stadsontwikkeling

Om de visie te realiseren sturen we op twee hoofddoelstellingen:

1. Het versterken van de haveneconomie:
   - Economische motor: Koninklijke Marine, offshore, maritime maintenance valley, scheepsonderhoud
   - Operationeel centrum Noordzee (KM en Kustwacht)

2. Het versterken van de maritieme stadsontwikkeling
   - Bereikbaarheid
   - Stad en haven verbinden: zowel fysiek als sociaal

Actielijnen: wat er moet gebeuren

Kern:

1. Economische positie versterken
2. Transformatie Koninklijke Marine faciliteren
3. Meeschakelen in de energietransitie
4. Leefbaarheid en bereikbaarheid vergroten
5. Stad, zee en haven met elkaar verbinden
6. Den Helder toekomstbestendig maken

Het Maritiem Cluster Den Helder bestaat uit de onderhoudslogistiek van zowel de KM als van de offshore. De kennis en het onderhoud van de High-Tech maritieme systemen kunnen verder versterkt worden door:

- Samenwerking op het gebied van infrastructurele ontwikkelingen
- Het aantrekken nieuwe bedrijvigheid
- Het bundelen van civiel-militaire onderhoudscapaciteit
- Het bevorderen van een aantrekkelijk vestigingsklimaat voor wonen, werken en recreëren
- Het koppelen van onderwijs aan kennisdeling en innovatie

1. Economische positie versterken

Kern:

- Ruimte voor primaire havenactiviteiten
- Energietransitie
- Scheepsonderhoud, civiel-militair, high-tech

Behouden van en aantrekken van nieuwe bedrijvigheid:

- realiseren van extra haventerrein (m2) en kaderuimte
- investeringen in vestigingsplaats, m.n. ten aanzien van infrastructuur (ontsluitingswegen Marineterrein en verkeersstromen Den Helder)

Koppelen van arbeidsmarkt, innovatie en onderwijs tav high tech maritieme ontwikkelingen:

- breng onderwijs, bedrijfsleven en overheid bij elkaar. Werk samen aan high tech oplossingen voor civiele en militaire scheepvaart.

2. Transformatie KM faciliteren

Kern:

- Afmeer- en kaderuimte tbv groei KM
- Huisvesting en voorzieningen voor personeel
- Technisch personeel aantrekken

Realiseren van ruimte voor operationele inzetbaarheid KM (en bondgenoten) cf. ambities Defensienota '22:

- afmeercapaciteit additioneel 1400 m1
- nieuwe verbeterde legeringsaccomodatie(s)
- civiel-militaire samenwerking tav scheepsonderhoud en innovatie
- met onderwijs inzetten op versterking met technisch personeel

3. Meeschakelen in de energietransitie

Kern:

- Offshore onderhoud windparken
- Aanlanding en doorvoer wind op zee / waterstof

Versterk de positie van Den Helder als een 'drager' van de energietransitie, door:

- Realiseren van voldoende ruimte voor haventerrein (pitstop haven) en afmeercapaciteit (kaderuimte).
- Zorgdragen voor goede bereikbaarheid tav logistiek
- Optimaliseren van het vestigingsklimaat voor toekomstige bedrijvigheid

4. Leefbaarheid en bereikbaarheid vergroten

Kern:

- Toename verkeer opvangen
- Scheiden doorgaand verkeer en stadsbestemming
- Wegnemen van hinder (geluid, externe veiligheid)

De drukke doorgaande route van en naar Texel scheidt stad en haven en heeft negatieve effecten op de leefbaarheid in Den Helder. Daarom:

- opwaarderen van NDNW als nieuwe doorgaande route Marine/Nieuwe Haventerrein, maritiem verkeer en TESO/Texel;
- wordt NDNW de entrée van Den Helder en wordt dit gebied vrijwel geheel herontwikkeld (kwaliteitsimpuls voor haven en stad)

5. Stad, zee en haven met elkaar verbinden

Kern:

- Willemsoord, Buitenveld, KIM en Paleis bruggehoofd tussen haven en stad
- Sociaal-maatschappelijke verbinding KM en stad

Den Helder mist een duidelijke verbinding met zee en haven. Daarom is inzet nodig om:

- stadsontwikkelingen om de verbinding te versterken (door betere verbinding Buitenveld, KIM, Paleis en Willemsoord met zee en haven.
- Met social-maatschappelijke investeringen de Civiele en Marinewereld meer met elkaar te verbinden (legering, campus, voorzieningen Marine in de stad)

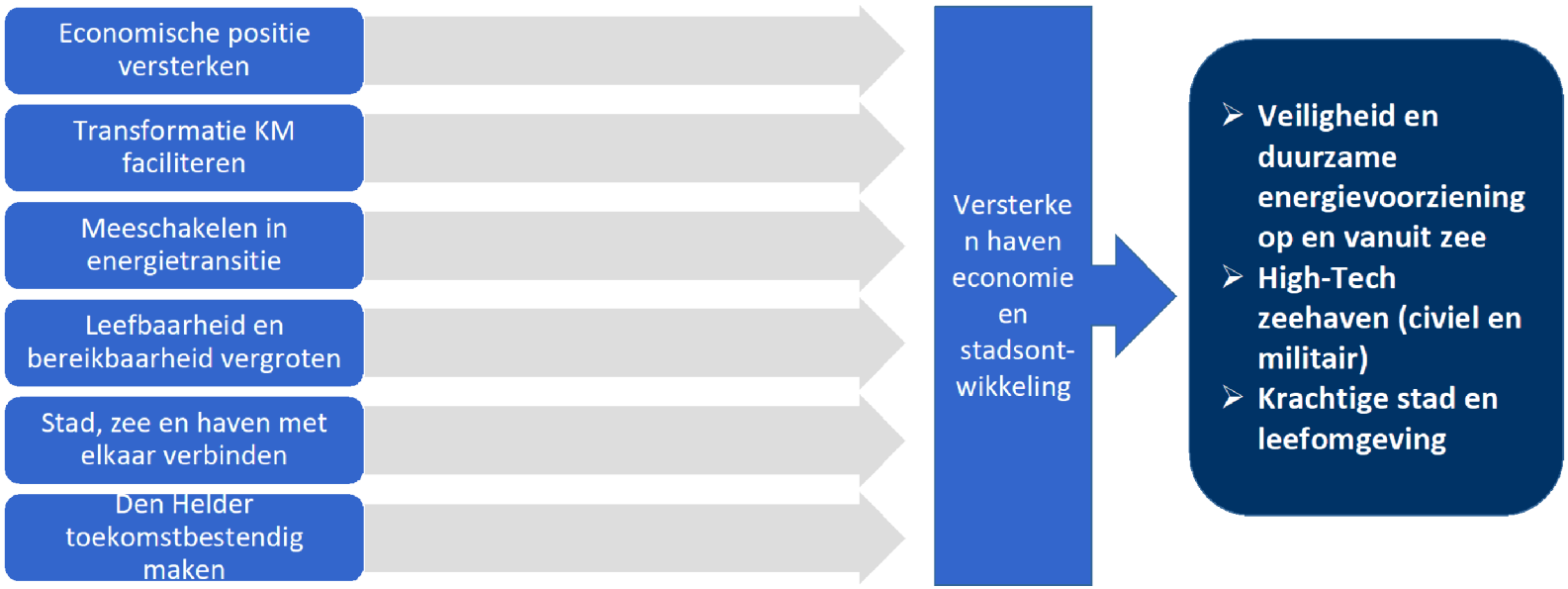
6. Den Helder toekomstbestendig maken

Kern:
- Waterveiligheid
- Klimaatadaptatie

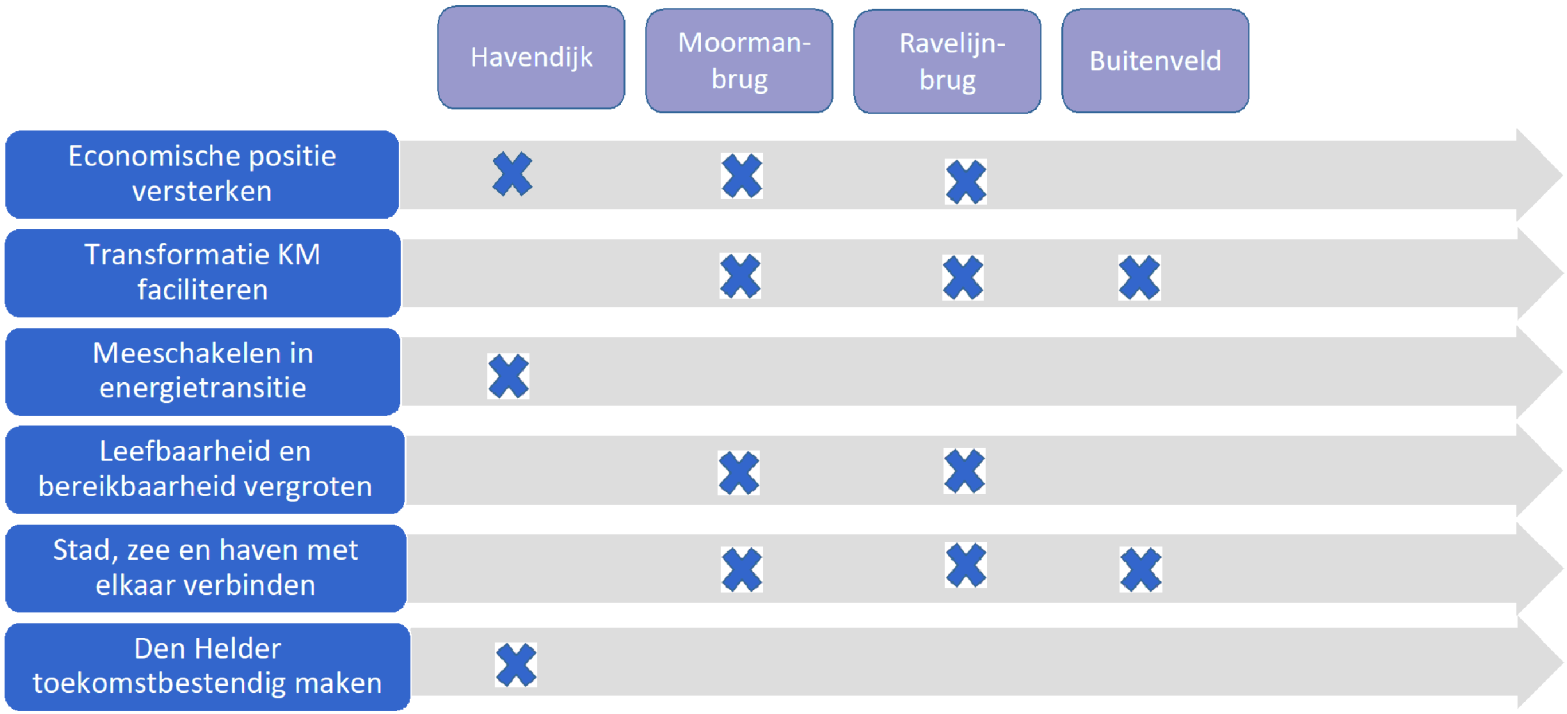
Langere termijn ontwikkelingen vragen nu al om voldoende aandacht. Inzet noodzakelijk op:

- meer aandacht voor groen en voorkomen van hittestress in stedelijk gebied. Kwalitatieve impuls voor de herontwikkelingen
- versterken van primaire kering voor nu en (anticiperen op) verdere zeespiegelstijging later.

Programma OMC in samenhang



Programma OMC: cluster 1

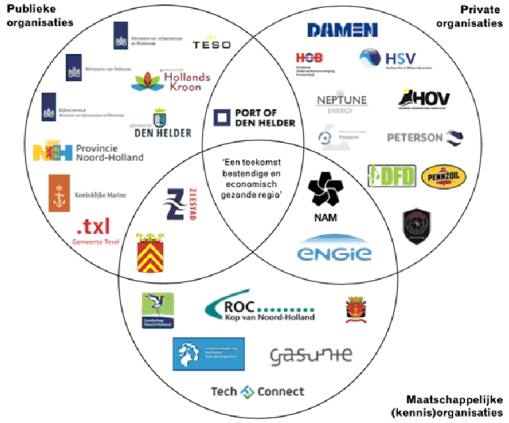


Wie zijn hierbij betrokken?

Kern:

1. Defensie, Provincie Noord-Holland en Gemeente Den Helder zijn gezamenlijk ‘trekker’ van het realiseren van de doelen van het Bestuursakkoord
2. Dit in samenhang met andere publieke organisaties, met private belanghebbenden en met maatschappelijke organisaties die tezamen het ‘Maritiem Cluster’ vormen

- Het Maritiem Cluster raakt een veelomvattend netwerk van betrokkenen. Door gezamenlijk toe te werken naar het gemeenschappelijk belang kan het belang van de individuele stakeholder eerder bereikt worden dan wanneer het eigen belang leidend is.
- De communicatie en het omgevingsmanagement dient zowel op programmaniveau als binnen de verschillende (deel)projecten passend te zijn met de wensen én de mogelijkheden van de stakeholders.



Ontwikkeling Maritiem Cluster Den Helder

To: 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 @denhelder.nl]; 5.1.2e @mindef.nl[5.1.2e @mindef.nl]
From: 5. 5.1.2e
Sent: Wed 4/2/2025 3:46:42 PM
Subject: RIA Kop > morgen
Received: Wed 4/2/2025 3:46:00 PM
Maatregelpakketten RIA Kop Noord-Holland.pdf

Dag allen,

vanochtend in het PT werd gesproken over het RIA – gedachte was dat MC en omgeving er niet goed in zou zitten.
Bijgaand de laatste versie.
M.i. staat alles, inclusief kruispunt de Kooy, er goed in.
Wat ontbreekt er?

Hoor het graag, met groet, 5.1.2e

Regionale Investeringsagenda Kop Noord-Holland

Maatregelpakketten

Kenmerk:
Datum: 12 maart 2025

Infrapakket	*Infra*	*bron*
Wegennet	**1. Bereikbaarheid Agriport A7.** Maatregelen: 1. De reconstructie van de kruising N239 – Agriport – Koggenrandweg – Coppershorn aan de zuidkant van Agriport A7 met een toename van het aantal rijstroken 2. Ontsluiting Noordkant Agriport via Flevoweg op half klaverblad N242-A7 met rotonde. 3. Herinrichting van de Flevoweg 4. Vergroten capaciteit kruispunt afritten A7 N239 met extra rijstroken op de kruispunten vanuit beide afritten **2. Zuidelijke Randweg Schagen** **3. Ontsluiting Warmenhuizen-Zuid via Diepsmeerseweg op de N504** **4. Vaste verbinding Burgervlotbrug**	1. Rapport Sweco *De kop werkt! bereikbaarheid* 2. Gemeente Hollands Kroon 3. Gemeente Schagen
Openbaar vervoer Knooppunten en Hubs	**1. Programma Hoogfrequent Spoor** **2. Frequenter rijden Helderselijn (4 intercities per uur)**	1. Onder meer website prorail.nl/phs-alkmaar-amsterdam 2. Regionaal OV toekomstbeeld p.30
Actieve en duurzame mobiliteit	**1. Realiseren (door) fietsroutenetwerk** 1. F9 Den Helder, Schagen en Alkmaar 2. F501 Den Burg Veerhaven Texel 3. F241 Schagen Verlaat 4. F242 Nieuwe Niedorp - Alkmaar 5. F245 Dirkshorn – Alkmaar Noord 6. Den Helder Den oever (regionale samenwerking) 7. Den Oever – Medemblik **2. Tunnel fietsverkeer Den Helder-Zuid**	1. Doorfietsroutes eindbeeld 2040, samenwerkingsagenda Kop van Noord-Holland 2. Gezamenlijke mobiliteitsaanpak Texel en Den Helder
Verkeersveiligheid en leefbaarheid	**1. Verkeersveiligheid N9, N99 en N250.** We nemen de maatregelen uit het rapport over. Voor de N9: Omleggen N9 om dorpskernen Burgervlotburg en Sint Maartens Vlotbrug en de aanleg van turborotondes bij Kogendijk, De Kooy, Hemmerweg, 't Zand en Julianadorp noord en zuid. Voor de N99: Verlagen snelheid naar 80km/h, aanleggen turbortonde De Kooy (met Middenvliet). Voor de N250 een turborotonde met de Guldemondweg en iVRI's op de kruispunten (in verkeersmodel verlagen verliestijd op kruispunt). **2. Kruispunt Jan Verfailleweg – Waddenzeestraat van VRI naar rotonde** **3. Ontvlechten bestemmingsverkeer Den Helder en ontsluiting Maritiem Cluster en veerhaven Teso.** Verplaatsen van de Moormanbrug en de aanleg van een nieuwe Ravelijnbrug, afwaarderen N250, opwaarderen route Ravelijnbrug – veerhaven Teso **4. Verbeteren oost-west verbindingen N248 en N239** Het aanleggen van een zuidelijke verbinding onder Middenmeer om de route aantrekkelijker te maken en sluipverkeer op andere wegen te verminderen. Vergroten van de verkeersveiligheid op kruispunten (aanleg rotondes en extra linksafstroken op voorrangskruispunten)	1. Rapport Arcadis *Onderzoek verkeersveiligheid N9, N99 en N250* en werkagenda mobiliteit 2. Gezamenlijke mobiliteitsaanpak Texel en Den Helder 3. Bestuursakkoord ontwikkeling maritiem cluster Den Helder 4. Rapport Werkagenda Mobiliteit Kop NH en Sweco *De kop werkt! bereikbaarheid*
Mobiliteitsmanagement	**1. Invoeren van iVRI's op N245** (in verkeersmodel verlagen verliestijd op kruispunt).	1. Werkagenda mobiliteit

Pakket beleid	*Beleid*	*bron*
Wegennet	1. **Verminderen van sluipverkeer door Westerland, Slootdorp en Wieringerwaard.** Verlagen snelheid N240, Nieuwe Sluizerweg en Kerkweg van 80 naar 60km/h	
Openbaar vervoer Knooppunten en Hubs	1. **Bushalte Agriport A7 langs Dijkweg toevoegen op buslijn Hoorn – Medemblik + mobipunt met deelvervoer** 2. **Verbeteren OV-knopen en Mobipunten (treinstations, busstations Den Oever en Nieuwe Niedorp en aanlanding Teso)** Maatregel bestaat uit het verbeteren van de aantrekkelijkheid van de leefomgeving, loop- en fietsroutes, fietsparkeren, deelfietsen en deelauto's. In het verkeersmodel wordt de overstapweerstand verminderd.	1. samenwerkingsagenda Kop van Noord-Holland
Actieve en duurzame mobiliteit	1. **Stimuleren van E-bike gebruik** door een algemene snelheidsverhoging voor de (e-)fiets	
Verkeersveiligheid	1. **Invoeren maximale snelheid van 30km/h Gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom** 2. **Van GOW80 naar GOW60 tussen Den Burg en de Koog**	
Mobiliteitsmanagement	1. **Werkgeversaanpak:** 10% reductie in verplaatsingen naar kantoorbanen. Thuiswerken zit al in de referentie van het model. We nemen hier bovenop aan dat beroepen die dat kunnen 1 dag per 2 weken extra thuiswerken	
Leefbaarheid	1. **Parkeerbeleid: introductie betaald parkeren rondom treinstations, aanlanding Teso en centrumgebieden** 2. **Lagere parkeernorm bij grotere gebiedsontwikkelingen**	2. Nav Regionaal OV toekomstbeeld 2040, p.21)

Niet in de paketten

- **De N77** is niet meegenomen omdat RWS en de provincie dit geen kansrijke maatregel vinden
- **Kruispunt N250 – Ruyghweg** is niet meegenomen omdat de aanpassingen van de ontsluiting van het Maritiem cluster dit naar verwachting oplossen.
- **Aanpassingen Groetweg** zijn niet meegenomen omdat de zuidelijke ontsluiting onder Middenmeer effectiever is.
- **Light rail op Helderse Lijn** is niet meegenomen omdat de optie van 4 IC meer kansrijk lijkt
- **Mobiliteitshub Kooypunt** omdat onduidelijk is welke concrete maatregelen genomen worden met betrekking tot personenvervoer. Meest kansrijke mobipunten worden meegenomen bij het verlagen van de overstapweerstand bij de trein- en busstations

Goudappel

MOBILITEIT BEWEEGT ONS

To: ontwerp-maritiem-cluster[5.1.2e @noord-holland.nl]
Bcc: 5.1.2e 5.1.2e [5.1.2e @denhelder.nl]; 5.1.2e @denhelder.nl[5.1.2e @denhelder.nl]; 5.1.2e @denhelder.nl[5.1.2e @denhelder.nl]; 5.1.2e @denhelder.nl[5.1.2e @denhelder.nl]; 5.1.2e @denhelder.nl[5.1.2e @denhelder.nl]; 5.1.2e @denhelder.nl[5.1.2e @denhelder.nl]; 5.1.2e @denhelder.nl[5.1.2e @denhelder.nl]; 5.1.2e @denhelder.nl[5.1.2e @denhelder.nl]; 5.1.2e @denhelder.nl[5.1.2e @denhelder.nl]; 5.1.2e @denhelder.nl[5.1.2e @denhelder.nl]; 5.1.2e @denhelder.nl[5.1.2e @denhelder.nl]; 5.1.2e @denhelder.nl[5.1.2e @denhelder.nl]; 5.1.2e @denhelder.nl[5.1.2e @denhelder.nl]; 5.1.2e @js-pm.nl[5.1.2e @js-pm.nl]; 5.1.2e @denhelder.nl[5.1.2e @denhelder.nl]; 5.1.2e @denhelder.nl[5.1.2e @denhelder.nl]; 5.1.2e @denhelder.nl[5.1.2e @denhelder.nl]; 5.1.2e @denhelder.nl[5.1.2e @denhelder.nl]; 5.1.2e @zeestad.nl[5.1.2e @zeestad.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 @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 @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 @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 @mindef.nl]; 5.1.2e @marinemuseum.nl[5.1.2e @marinemuseum.nl]; 5.1.2e @mindef.nl[5.1.2e @mindef.nl]; 5.1.2e @mindef.nl[5.1.2e @mindef.nl]; 5.1.2e @rijksoverheid.nl[5.1.2e @rijksoverheid.nl]; 5.1.2e @rijksoverheid.nl[5.1.2e @rijksoverheid.nl]; 5.1.2e @Rijksoverheid.nl[5.1.2e @Rijksoverheid.nl]; 5.1.2e @rijksoverheid.nl[5.1.2e @rijksoverheid.nl]; 5.1.2e @rijksoverheid.nl[5.1.2e @rijksoverheid.nl]; 5.1.2e @rijksoverheid.nl[5.1.2e @rijksoverheid.nl]; 5.1.2e @rijksoverheid.nl[5.1.2e @rijksoverheid.nl]; 5.1.2e @rijksoverheid.nl[5.1.2e @rijksoverheid.nl]; 5.1.2e @rijksoverheid.nl[5.1.2e @rijksoverheid.nl]; 5.1.2e @rijksoverheid.nl[5.1.2e @rijksoverheid.nl]; 5.1.2e @minbzk.nl[5.1.2e @minbzk.nl]; 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 [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 [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 @texel.nl[5.1.2e @texel.nl]; 5.1.2e @texel.nl[5.1.2e @texel.nl]; 5.1.2e @hollandskroon.nl[5.1.2e @hollandskroon.nl]; 5.1.2e @hollandskroon.nl[5.1.2e @hollandskroon.nl]; 5.1.2e @hhnk.nl[5.1.2e @hhnk.nl]; 5.1.2e @hhnk.nl[5.1.2e @hhnk.nl]; 5.1.2e @hhnk.nl[5.1.2e @hhnk.nl]; 5.1.2e @hhnk.nl[5.1.2e @hhnk.nl]; 5.1.2e @hhnk.nl[5.1.2e @hhnk.nl]; 5.1.2e @hhnk.nl[5.1.2e @hhnk.nl]; 5.1.2e @podh.eu[5.1.2e @podh.eu]; 5.1.2e @podh.eu[5.1.2e @podh.eu]; 5.1.2e @podh.eu[5.1.2e @podh.eu]; 5.1.2e @podh.eu[5.1.2e @podh.eu]; 5.1.2e @podh.eu[5.1.2e @podh.eu]; 5.1.2e @podh.eu[5.1.2e @podh.eu]; 5.1.2e @denhelderairport.nl[5.1.2e @denhelderairport.nl]; 5.1.2e @denhelderairport.nl[5.1.2e @denhelderairport.nl]; 5.1.2e @atosborne.nl[5.1.2e @atosborne.nl]; 5.1.2e @odnhn.nl[5.1.2e @odnhn.nl]; 5.1.2e @odnhn.nl[5.1.2e @odnhn.nl]; 5.1.2e @odnhn.nl[5.1.2e @odnhn.nl]; 5.1.2e @mindef.nl[5.1.2e @mindef.nl]; 5.1.2e) - DGLM[5.1.2e @minienw.nl]; 5.1.2e [5.1.2e @portofamsterdam.com]; 5.1.2e 5.1.2e [5.1.2e @onepeterson.com]; 5.1.2e , 5.1.2e 5.1.2e 5.1.2e @rijksoverheid.nl]; 5.1.2e 5.1.2e [5.1.2e @rhdhv.com]; 5.1.2e 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 [5.1.2e @vrnhn.nl]; 5.1.2e Engel[5.1.2e @vrnhn.nl]; 5.1.2e (5.1.2e)[5.1.2e @minezk.nl]; 5.1.2 1.2e 5.1.2e[5.1.2e @noord-holland.nl]; 5.1.2e 5.1.2e [5.1.2e @rhdhv.com]; 5.1.2e (5.1.2e)[5.1.2e @rvo.nl]; 5.1.2e 5.1.2e [5.1.2e @dijkenwaard.nl]; 5.1.2e , 5.1.2e [5.1.2e @rijksoverheid.nl]; 5.1.2e 5.1.2e [5.1.2e @studiod.nu]; 5.1.2e 5.1.2e [5.1.2e @ayop.com]; 5.1.2e [5.1.2e @Rijksoverheid.nl]; 5.1.2e 5.1.2e [5.1.2e @vrnhn.nl]; 5.1.2e , 5.1.2e [5.1.2e @rijksoverheid.nl]; 5.1.2e) - DGLM[5.1.2e @minienw.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 [5.1.2e @boeree-im.com]; 5.1.2e 5.1.2e [5.1.2e @rhdhv.com]; 5.1.2e @mindef.nl[5.1.2e @mindef.nl]; 5.1.2e 5.1.2e [5.1.2e @zeestad.nl] 5.1.2e [5.1.2e @rwe.com]
From: ontwerp-maritiem-cluster
Sent: Mon 2/24/2025 7:26:56 PM
Subject: Samenvatting en resultaten sessie werksessie Maritiem Cluster 30 januari 2025
Received: Mon 2/24/2025 7:26:00 PM
Samenvatting workshops MC 30-1-25 def 4.pdf
overzicht programma Maritiem Cluster.pdf
QR-code enquete inspiratiebijeenkomst maritiem cluster 30 januari..jpg

Beste partner bij het Maritiem Cluster,

Met veel plezier kijken we terug op een inspirerende ochtend op 30 januari in theater de Kampanje in het kader van de ontwikkelingen in het Maritiem Cluster Den Helder.

Doel van de bijeenkomst was om alle mensen die op de een of andere manier betrokken zijn het programma Maritiem Cluster te informeren over en te betrekken bij de huidige stand van zaken en de te nemen vervolgstappen.

We begonnen met een korte terugblik en een bijdrage vanuit bestuurders van het Maritiem Cluster. En de directeuren van de Port of Den Helder en Port of Amsterdam namen ons mee in de ambities op basis van hun samenwerking.

Daarnaast waren er diverse interactieve workshops die mede dankzij de input van de deelnemers een succes waren.

In de bijlage vind je een overzicht van de waardevolle input die tijdens de workshops is verzameld. Met daarin de belangrijkste inzichten en aandachtspunten.

Feedback
Ben je aanwezig geweest bij de bijeenkomst? We zijn benieuwd naar hoe je die hebt ervaren. Kun je laten weten wat je ervan vond? Klik dan **hier** of scan dan de QR-code in de bijlage en beantwoord 3 korte vragen. Jouw feedback helpt ons om toekomstige bijeenkomsten nog beter te maken.
Heb je de vragen al beantwoordt? Hartelijk dank!

Overzicht programma en deelprojecten
Als bijlage is eveneens een overzicht gevoegd van de opbouw van het programma met de verschillende deelprojecten en onderzoeken. We zijn bezig om in aansluiting hierop een handige lijst met contactpersonen samen te stellen, die we beschikbaar stellen aan iedereen die direct bij het programma betrokken is. Als je deze lijst ook wil ontvangen, stuur dan een reactie naar: 5.1.2e @noord-holland.nl

Hartelijke groet, namens het programmateam Maritiem Cluster,

5.1.2e 5.1.2e, 5.1.2e r

Maritiem cluster
gemeente DEN HELDER
Provincie Noord-Holland
Ministerie van Defensie

Samen vooruit in het Maritiem Cluster

gemeente DEN HELDER

Provincie Noord-Holland

Ministerie van Defensie

Resultaat workshops

Werksessie Maritiem Cluster 30 januari 2025

Samenvatting werksessie ‘Samen vooruit in het Maritiem Cluster’

Met veel plezier kijken we terug op een inspirerende ochtend in theater de Kampanje in het kader van de ontwikkelingen in het Maritiem Cluster Den Helder. Doel van de bijeenkomst was om eerst alle mensen die aan de projecten werken bij het programma Maritiem Cluster, te informeren over en te betrekken bij de huidige stand van zaken en de te nemen vervolgstappen. We werken hard aan een aantal concrete (tussen)producten, die we graag met ieders inbreng willen aanscherpen.
We begonnen met een korte terugblik en een bijdrage vanuit de bij de Maritiem Cluster betrokken bestuurders.

Wethouder Fotigui Camara ontving uit handen van 5.1.2e het rapport ‘Ruimtebehoefte Wind op Zee’. (Meer over dat rapport leest u bij de toelichting op de workshop).

En de directeuren van de Port of Den Helder en Port of Amsterdam namen ons mee in de ambities op basis van hun samenwerking.

Vraaggesprek havendirecteuren
Havendirecteuren 5.1.2e (Port of Den Helder) en 5.1.2e 5.1.2e (Port of Amsterdam) gaven hun visie op de betekenis van hun samenwerking voor het Maritiem Cluster. De grote ambities voor offshore windparken voor onze kust maken samenwerking tussen de Noord-Hollandse havens noodzakelijk. Ook de Energietransitie brengt schaalvergroting en grote ruimtelijke opgaven op de agenda. De havenbedrijven van Amsterdam en Den Helder kunnen daar gezamenlijk op inspelen, waarbij Port of Amsterdam ook belang heeft bij de ontwikkelingen in Den Helder en bereid is daarin mee te investeren. In de komende periode worden concrete stappen verkend om deze samenwerking verder vorm te geven.

Daarnaast waren er diverse werksessies en gingen we aan de slag met vragen zoals:
- Wat zijn Kansen en hete hangijzers Ravelijnbrug?
- Wat is de impact van de aanpassing van het tracé Nieuwe Diep Nieuwe Werk?
- Hoe gaan we het verkeerscirculatieplan op Willemsoord-Buitenveld organiseren?
- Hoe gaan we een betekenisvolle participatie organiseren?

Er was bovendien de presentatie van het rapport van RoyalHaskoningDHV ‘Ruimtebehoefte Wind op Zee’.

Alle deelnemers: hartelijk dank voor jullie input en bijdrage!

Hierna volgt een overzicht van de waardevolle input die tijdens de workshops is verzameld. We lichten de belangrijkste inzichten en aandachtspunten uit.

A: De bijdrage van Den Helder aan de ruimtevraag in havens

Om de nationale plannen voor Wind op Zee te faciliteren

5 1.2e 5 1.2e (Royal HaskoningDHV) & 5 1.2e (Energiebedrijf RWE)

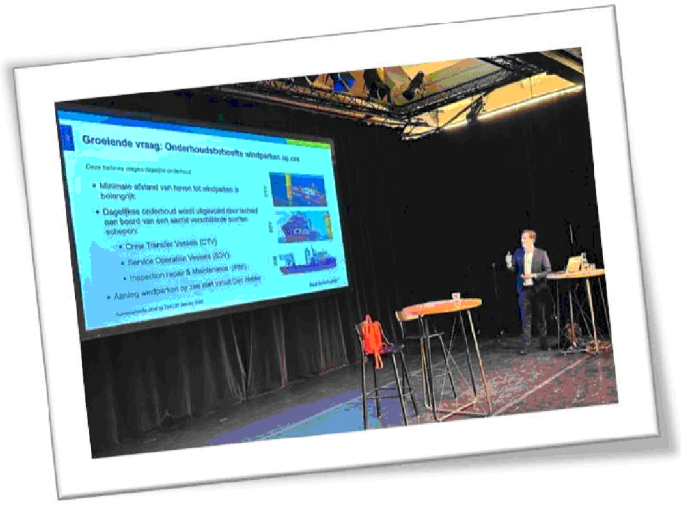
In deze workshop gingen we met de deelnemers in gesprek over deze bevindingen en op zoek naar de mogelijke synergie tussen Offshore Wind en de reeds bestaande infrastructuur van Den Helder. Welke kansen zijn er, die misschien zelfs kunnen resulteren in een ander ruimtegebruik in onze haven?

Ambities wind op zee

Om de grote ambities voor wind op zee te realiseren is veel ruimte nodig in de Noordzeehavens. Royal HaskoningDHV heeft in 2023 in opdracht voor het ministerie van EZK voor de North Seas Energy Cooperation deze behoefte in kaart gebracht. Nederland heeft ambitieuze plannen voor Offshore Wind. In 2031 wordt een geïnstalleerd vermogen van 21,5 GW gerealiseerd en voor 2050 wordt gemikt op 70 GW. Om dat te realiseren moeten de havens langs de Nederlandse kust hier ook ruimte voor ontwikkelen. De eerste marktpartijen hebben inmiddels bevestigd dat zij kiezen voor Den Helder als onderhoudsbasis. RWE vestigt zich op het Blue Port Centre (de voormalige visafslag) en ook windparkbedrijf SSE kiest voor Den Helder. Samen kunnen zij 2,7 GW aan windmolens onderhouden. Maar: er is veel meer nodig!
In opdracht van het Maritiem Cluster heeft Royal HaskoningDHV verkend hoeveel GW vanuit Den Helder kan worden onderhouden en hoe dat zich vertaalt naar benodigde ruimte en het aantal ligplaatsen. In het rapport staan verschillende ruimtelijke oplossingen.

Uitkomst workshop

In het rapport van RoyalHaskoningDHV is de hoofdconclusie: *het onderhoud van windparken op zee vraagt nieuw te realiseren extra havencapaciteit in Den Helder.* Tijdens de workshop heeft RWE een duidelijk beeld gegeven over de planning en inrichting van offshore windpark OranjeWind. Daarbij ging het onder meer over de transformatie van het Blue Port Center in een hub voor Beheer & Onderhoud, het gebruik van het vliegveld voor crew changes en de directe kadetoegang vanuit het Blue Port Center. De transformatie van het gebouw start dit jaar, waarna het naar verwachting volgend jaar in gebruik genomen kan worden.



De verwachte additionele vraag naar ruimte in 2050 is de volgende:

- Vijf extra ligplaatsen (circa 500 m kadee lengte) voor Service Offshore Vessels, welke permanent, roulerend voor de diverse parken, in gebruik zijn.
- Acht Crew Transfer Vessel steigers (steigers voor schepen van circa 25-30 meter).
- Ruim 6 ha extra ruimtebehoefte op land ten behoeve van opslag, kantoren en parkeren, waarbij de parkeerbehoefte voor CTV's significant groter is dan voor SOV's)

Mogelijkheden om creatiever om te kunnen gaan met het ruimtegebruik

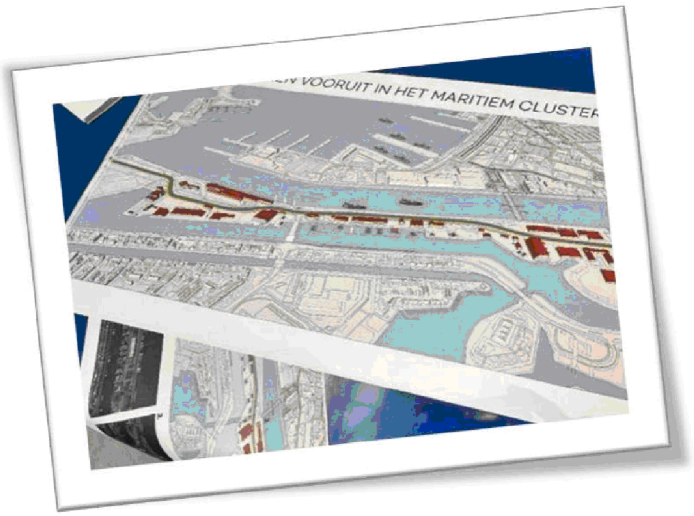
- Kijk naar multifunctionaliteit van ruimte. Stapelen van functies op 1 plot, denk hierbij bijvoorbeeld aan een weg en parkeren.
- Hoe kan Texel mogelijk een rol spelen in de groeiende behoefte naar hectares en kade?
- Wordt er door de markt al gekeken naar samenwerken met concullega's? Hierop is het antwoord dat ieder project zijn eigen specificaties heeft (ieder project is uniek), waardoor samenwerking soms beperkt mogelijk zal zijn. Echter, waar mogelijk wordt naar synergie gezocht. Advies: betrek innovaties in gebruik van ruimte, waarbij specifiek gewezen werd op de mogelijkheden welke METIP biedt, als ook de combinatie met drones voor het afleveren van goederen bij offshore projecten
- Combineren van vervoer zou wellicht kansen bieden op het verminderen naar de vraag parkeerruimte.

Belangrijk bij dit alles is de realiteit dat we - met alle aanpassingen die er komen de komende jaren - moeten opereren in een 'bouwput', waarbij de fasering van alle projecten goed met de omgeving moet worden afgestemd want 'de winkels blijven open'. Het is van belang om dit goed met de markt te blijven delen.

B: Tracé en gebiedsontwikkeling Nieuwe Diep Nieuwe Werk

5.1.2e 5.1.2e 5.1.2e 5.1.2e 5.1.2e 5.1.2e (gemeente Den Helder)

In de workshop over het Nieuwe Diep/Nieuwe Werk namen we de deelnemers mee in de plannen voor de ontwikkeling van het gebied, inclusief de verbreding van de weg. We presenteerden hoe deze ontwikkelingen bijdragen aan een sterker en beter bereikbaar Den Helder. Daarnaast vroegen we om actief mee te denken over het uitbreiden van het ontwikkelprogramma. Samen kijken naar de mogelijkheden om 'de hoogte, de breedte, en de diepte in' te gaan, waarbij ook de rol van het water centraal staat.



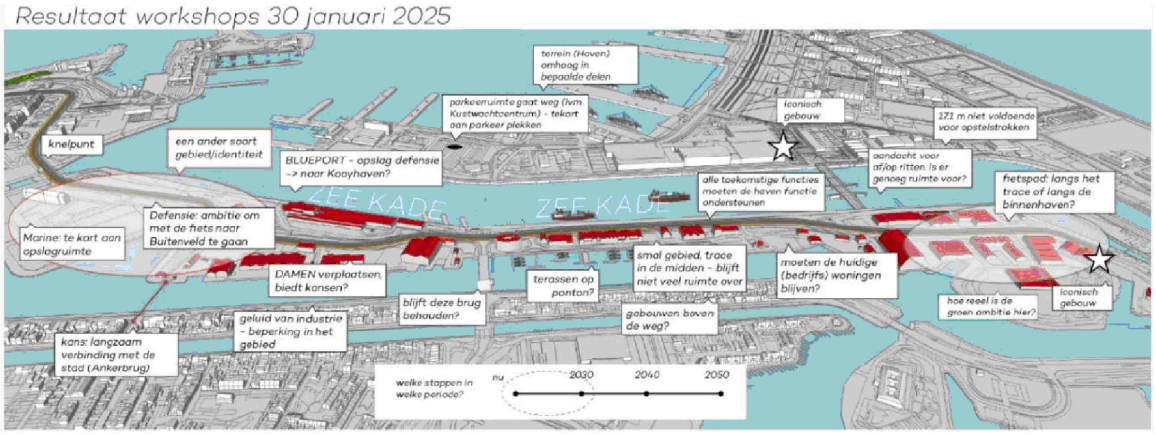
Gaan we de hoogte, de breedte, de diepte in, samen met het water?

We hebben twee inspirerende workshop sessies gehad over het tracé en de eerste ideeën besproken over het ontwikkelprogramma in het havengebied.

Samenvatting workshops

De opgave

Toekomstige ontwikkelingen in de haven rondom 'wind op zee' en aanvullende havenbedrijvigheid gaan meer ruimte vragen in het havengebied en, gezien de beperkte ruimte, zijn innovatieve oplossingen nodig. Of lopen we tegen de begrenzingen aan wat mogelijk is. Bovendien, de weg moet verbreed worden en daardoor neemt het tracé meer ruimte in beslag. Dus hoe gaan we verder?
Over deze toekomstige ambities (en ook knelpunten), hebben we in de workshops nuttige suggesties verzameld op de kaart (zie presentatie en resultaat workshops).
De deelnemers hebben met een brede blik gekeken naar de opgave; veel *'out of the box'* ideeën kwamen op tafel.



Proces

In het vervolgproces zal het tracé Nieuwe Diep/Nieuwe Werk en de aansluitingen op de Ravelijnbrug en de Moormanburg worden uitgewerkt. Daarnaast draagt het project bij aan de toekomstbestendige ontwikkeling van de haven en de stad. Dit zal worden uitgewerkt in een ruimtelijke visie waarbij de ontwikkelingen op het NDNW gezien worden in relatie tot de ontwikkelingen op Kooypunt en Kooyhaven én hoe deze passen in de regionale economische ontwikkeling.

De presentaties zijn op te vragen bij 5.1.2e 5.1.2e 5.1.2e 5.1.2e of 5.1.2e 5.1.2e (gemeente Den Helder).

C: 'Kom over de brug'

Kansen en hete hangijzers Ravelijnbrug

5.1.2e 5.1.2e (Royal HaskoningDHV) & 5.1 5.1.2e (provincie Noord-Holland)

In deze workshop zijn wij vooral op zoek gegaan naar (lokale) kennis over het functioneren van de nieuwe brug. Kansen en hete hangijzers ten aanzien van de inpassing, wat betekent de Ravelijnbrug voor:

- De gebouwde omgeving, monumenten/erfgoed?
- Kwaliteit als landmark/entree van Den Helder?
- De functie van de vaarroute (noodzaak staande mast) en brughoogte i.v.m. openingen?
- Fietsroutes, fora en fauna etc.?

Kansen en hete hangijzers Ravelijnbrug

Voor de Ravelijnbrug worden allerlei varianten onderzocht en valt een groot deel van de varianten al snel af op ruimtelijke en technische aspecten qua maak- en haalbaarheid. Hierover zijn de deelnemers geïnformeerd.

Samenvatting locatieonderzoek

Belangrijkste uitkomst van het locatieonderzoek was de bevestiging vanuit beide groepen dat we op de goede weg zijn met een voorkeurslocatie (ten hoogte van de Koopvaardersschutsluis). De argumentatie waarom de overige varianten afvallen was voor alle betrokkenen navolgbaar en werd gedragen door de workshop-deelnemers.
Ten aanzien van de voorlopige voorkeurslocatie - die nog nader wordt onderzocht - werd een aantal uitgangspunten ter discussie gesteld en die input nemen wij mee in de uitwerking van de variantenstudie.

Er kwamen mooie vragen voorbij:
"Hoe zouden we de brug in deze zone positioneren als we geen beperkingen vanuit munitie, sluis, gemaal en erfgoed hadden?"
"En biedt dat nog kansen voor een optimalisatieslag?".

Aandachtspunten
Voor de voorkeurszone rondom de voorlopige variant werden de volgende aandachtspunten meegegeven:

- Omgeving vroegtijdig betrekken, meenemen in proces en vragen om inzichten, zowel bedrijven als bewoners.
- Bekijk het verkeersysteem als geheel, zowel auto-, fiets- als vaarverkeer.
- Eis voor type schepen in de Koopvaardersbinnenhaven is aan de hoge kant, hier is optimalisatie mogelijk. Weliswaar rekening houdend met de bestaande functies en het huidig gebruik (werf Damen, staande mast route zeilschepen).
- Munitiezones en erfgoedzones goed tegen het licht houden en mogelijkheden onderzoeken wat er nodig is om de brug nabij of zelfs in deze zones mogelijk te maken.

D: Verkeerscirculatie Willemsoord-Buitenveld: *hoe dan*?

5. 5.1.2e (Koninklijke Marine) & Marichel Weel en 5.1.2e (Zeestad)

In deze werksessie hebben we de deelnemers meegenomen in het verkeerscirculatieplan voor Willemsoord-Buitenveld. We bespraken de verschillende varianten voor ontsluiting, de voor- en nadelen daarvan en hebben een voorkeursvariant verkend.

Legering Buitenveld

De Koninklijke Marine heeft het voornemen om op het defensieobject Buitenveld legering en bijpassende functies te gaan realiseren voor 900 tot maximaal 1750 logiesplekken. De gemeente Den Helder omarmt deze kans, want het versterkt de ambities om van Willemsoord een bruisend stadsdeel te maken waar stad, haven, marine en cultuurhistorie samenkomen. Het mes snijdt dus aan twee kanten. Een moderne en aantrekkelijk legering voor het marinepersoneel verhoogt ook het draagvlak voor de voorzieningen van de binnenstad en Willemsoord.

De openbare ruimte krijgt een intensiever gebruik en draagt ook in de avonduren bij aan toezicht op de straat. Buitenveld kan een verbindende schakel worden tussen de verschillende delen van Willemsoord, waardoor er synergie tussen de verschillende gebruikers en functies in het gebied ontstaat: het geheel wordt meer dan de som der delen. Daarom hebben Defensie, Rijksvastgoedbedrijf, de gemeente Den Helder en Zeestad ervoor gekozen om gezamenlijk een ruimtelijk kader op te stellen voor de ontwikkeling van legering op Buitenveld.

De ontsluiting en verkeerscirculatie op Willemsoord vormt een belangrijk onderdeel van dit kader. Deze is van invloed op de ontwikkeling van Buitenveld en vice versa.

Wens: meer spreiding van verkeer om bestaande kruispunt Weststraat te ontlasten en verkeerscirculatie op WO te verbeteren (bijvoorbeeld in 'de steeg')

Output uit de workshops

Een eerste kwalitatief onderzoek (een quickscan van Sweco) ziet de oplossing in openstellen route over Buitenveld via de Boerenverdrietbrug en verschillende vormen van 1-richtingsverkeer en/of afsluiten van kruispunt Wesstraat (voor bijvoorbeeld vrachtverkeer of mogelijk alle gemotoriseerd verkeer).

- Er worden oplossingen gezien door het terrein Buitenveld deels open te stellen. In principe voor doorgaand langzaam verkeer, voor gemotoriseerd verkeer alleen bij (planbare) events en als calamiteitenroute voor hulpdiensten.
- Buitenveld moet in z'n geheel afgesloten kunnen worden (defensieterrein) bij verhoogde dreiging.
- Elk defensieterrein heeft vanuit veiligheidsoverwegingen minimaal twee ontsluitingen voor al het verkeer. Eén daarvan dient als hoofdentree voor de dagelijkse vervoersbewegingen. Een tweede kan opengesteld worden als daar aanleiding toe is.
- Nader onderzoek naar de wenselijkheid en haalbaarheid van het uitgangspunt om gemotoriseerd verkeer tussen de kwadranten van Willemsoord tot een minimum terug te brengen, in het kader van verkeersveiligheid, milieu en leefbaarheid.
- Bruggen kunnen kwetsbaar zijn in verband met beperkte capaciteit (erfgoed). Ook de consequenties van de Vaarroute Willemsoord via de Boerenverdrietbrug zijn nog niet volledig bekend.
- Plinten (deel van een gebouw op de begane grond; heeft vaak een actieve functie zoals horeca of andere openbare voorzieningen) van bebouwing Buitenveld worden, als de functie het toelaat, beschikbaar gesteld voor medegebruik en open voor publiek: De plint kan fungeren als veiligheidsschil.

Aangedragen suggesties/oplossingen

- Venstertijden voor vrachtverkeer/laden & lossen instellen zorgt voor spreiding.
- Benutten route via Nieuwe Diep/Nieuwe Werk en daarmee ontsluiting vanaf de noordzijde belangrijker maken.
- Voetgangers/entrees van gebouwen uit 'de steeg' halen; alleen via buitenzijde aan de kadekant bereikbaar maken verhoogd verkeersveiligheid.
- Gebouwde parkeerhubs op Willemsoord: geen gemotoriseerd verkeer buiten de routes naar parkeervoorzieningen.
- Centrale parkeervoorziening voor Willemsoord in de dijk (buiten Willemsoord).
- Parkeren op defensieterrein in het weekend open voor bezoekers Willemsoord (indien rest defensieterrein afsluitbaar)
- Buffering van uitgaand defensieverkeer op eigen terrein (geen overlast op Nieuwe Diep).
- Nader onderzoek naar:
    - Verkeercapaciteit aan de oostzijde van Willemsoord.
    - Capaciteit (kwantitatief) van de kruispunten.
    - Verkeersbelasting Willemsoord en kruispunten.
- Afschalen snelheid op Willemsoord: overal 30 km of zelfs 'Woonstraat' en inrichten als shared space, verhoogd mogelijk de verkeersveiligheid en leefbaarheid.
- Auto is op bezoek; prioriteit en voorrang aan langzaam verkeer. Beleid Defensie past hier bij; auto laten staan en fietsen aanbieden om binnen Den Helder te verplaatsen.
- Parkeerhub voor marinepersoneel buiten Den Helder, bijvoorbeeld in combinatie met hub voor Texelgangers, locatie Kooypunt.
- Meer openbaar vervoer (in bijzondere vorm, Connexxion/NS moeilijk te bewegen).
- Hoofdentree (de brug) Weststraat breder maken.

E: Nieuwe Diep, Nieuwe Werk, Nieuwe Samenwerking

Participatie als bouwsteen voor succes

5.1.2e (Rijksvastgoedbedrijf) & 5.1 5.1.2e (Gemeente Den Helder)

Deze workshop had als doel om samen de stakeholders en de gewenste participatieaanpak te bespreken en ook hoe dat concreet te organiseren.

Nieuwe Diep Nieuwe Werk betekent ook: *Nieuwe Samenwerking*

Vanaf april 2025 gaat het programma Maritiem Cluster 'naar buiten' om onze omgeving mee te nemen en te betrekken bij alle plannen. Daarvoor werken we hard aan het communicatie- en participatieplan voor alle projecten en plannen rond het gebied Nieuwe Diep/Nieuwe Werk.

Input workshop

De workshop bestond uit enkele korte presentaties en twee interactieve momenten. De deelnemers konden stakeholders toevoegen, verplaatsen en prioritaire stakeholders aanwijzen in een kernkwadrant (vertrouwen hoog/laag en belangen gelijk/strijdig). Zie afbeelding. Deelnemers konden ook door middel van post-its participatiemogelijkheden toevoegen aan de fases van het project.

Overige input van deelnemers:

- De verwachtingen bij participatie zijn hoog. Duidelijkheid is een sleutelwoord, want er zijn al jaren ideeën over een nieuwe verbinding op het Nieuwe Diep en Nieuwe Werk.
- Maak duidelijk wat de scope van het project is.
- Denk van tevoren goed na over de impact van het project op de omgeving.
- Maak gebruik van de kennis en ervaring die het Hoogheemraadschap al heeft met de stakeholders.
- Ga na of de stakeholders allemaal in beeld zijn gebracht en hoe ze in de wedstrijd staan. Vervolgens kunnen de stakeholders verder gespecificeerd worden.
- Participeren is niet gelijk krijgen. Je kan niet iedereen tevreden stellen, maar de belangen moeten wel gehoord worden.
- Zorg dat de participatie aansluit bij de stakeholder.
- Een idee voor tijdens de participatie: waar zien stakeholders zichzelf in het kernkwadrant.
- Participatie wordt een belangrijk onderdeel van het proces voor het maken van een Omgevingsplan.

Met deze opmerkingen gaan de betrokken omgevingsmanagers en communicatieadviseurs verder met het participatie- en communicatieplan. Dit is een plan voor het hele Maritiem Cluster (zie presentatie werksessie). Het voornemen is het participatie- en communicatieplan op 14 april 2025 tijdens een beeldvormende avond aan de gemeenteraad te presenteren.

Vragen, ideeën of tips kun je mailen naar 5.1.2e (5.1.2e @rijksoverheid.nl) en 5.1 5.1.2e (5.1.2e @denhelder.nl).

Programma-organisatie

Maritiem cluster

gemeente DEN HELDER · Provincie Noord-Holland · Ministerie van Defensie

Bestuurlijk Overleg

Stuurgroep

- Programmabureau: planning & coördinatie
- Communicatie
- Subsidies & financiën

Programmateam

Kade-verbreding Havendijk (olv HHNK)

Proj. Ravelijn-brug

Proj. Trace NDNW*

Proj. Moorman-brug

Proj. Ontw. Buitenveld

Ontwerp / Vergunningen

Vaarroute Willems-oord

Her-besteming 'Paleis'

Aanrij-terrein Veer-haven

Participatie **gebied** NDNW

Toekomst LDH

To: 5.1.2e 5.1.2e [5.1.2e @mindef.nl]; 5. 5.1.2e [5.1.2e @mindef.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 [5.1.2e @podh.eu]; 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 5.1.2e [5.1.2e @denhelder.nl]; 5.1.2e @mindef.nl[5.1.2e @mindef.nl]; 5.1.2e @podh.eu[5.1.2e @podh.eu]
From: 5.1.2e @mindef.nl
Sent: Wed 11/6/2024 8:07:34 AM
Subject: stukken college 12 november Nieuwe Diep/Nieuwe Werk
Received: Wed 11/6/2024 8:14:14 AM
Bijlage 2_Raadsinformatiebrief trace Het Nieuwe Diep.docx
Bijlage 1_Bestuursopdracht Startopdracht.docx

Goedemorgen allen,

In bijlage ter info de Bestuursopdracht herinrichting tracé NDNW met raadsinformatiebrief zoals die – na verwerking van ingebracht commentaar waarvoor dank – per collegenota is aangeboden ter bespreking in het college van B&W Den Helder van 12 november.

Eea is uiteraard door tussenkomst van de havenwethouder Camara.

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

Maritiem cluster
gemeente DEN HELDER · Provincie Noord-Holland · Ministerie van Defensie

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

Zaaknummer: 0000179290

Raadsinformatiebrief

Betreft: Bestuursopdracht herinrichting tracé Nieuwe Diep/Nieuwe Werk

Geachte leden van de gemeenteraad,

Onder de vlag van het programma Ontwikkeling Maritiem Cluster Den Helder wil de gemeente Den Helder in samenwerking met de Provincie Noord-Holland en het Ministerie van Defensie de verkeersinfrastructuur verbeteren en de economische en sociaal-maatschappelijke structuur van de regio versterken. In dat kader heeft het college van burgemeester en wethouders ingestemd met de bestuursopdracht voor het project *Herinrichting tracé Nieuwe Diep/Nieuwe Werk*.

Doel van het project
Het uitgangspunt van de bestuursopdracht is dat met het verplaatsen van de Moormanbrug en het realiseren van een nieuwe oeververbinding (de Ravelijnbrug) de verkeersstromen beter worden gescheiden en de leefbaarheid van de stad en de bereikbaarheid van zowel de civiele als marinehaven wordt verbeterd. Het Nieuwe Diep/Nieuwe Werk wordt – bij realisatie van de beide bruggen – een nieuwe 'slagader'. Dat vraagt om een samenhangende aanpak en uitwerking in samenwerking met alle betrokken partijen, waaronder de gemeente Texel. De vernieuwde weg moet rekening houden met voetgangers, fietsers en gemotoriseerd verkeer, zodat iedereen er goed en veilig gebruik van kan maken.

Gebiedsontwikkeling Nieuwe Diep/Nieuwe Werk
Naast verbetering van de verkeersinfrastructuur onderzoekt dit project ook de herinrichting van het Nieuwe Diep/Nieuwe Werk zelf. Onderdeel van de bestuursopdracht is een start te maken met de gebiedsontwikkeling van het Nieuwe Diep/Nieuwe Werk met een bijbehorend programma. De integrale gebiedsontwikkeling van het Nieuwe Diep/Nieuwe Werk is essentieel om het potentieel van het gebied te benutten en te vertalen naar de verdere ruimtelijke ontwikkeling binnen het gebied.

Betrokkenheid van belanghebbenden
Om tot een succesvolle planuitwerking te komen is goede informatievoorziening en participatie essentieel. Omwonenden, bedrijven, ondernemersvereniging Den Helder, de Port of Den Helder en andere betrokkenen die actief zijn in en rond de haven dienen goed geïnformeerd en betrokken te worden. Hun inbreng is van groot belang om te zorgen dat het uiteindelijke plan breed gedragen wordt en aansluit bij de diverse belangen van de betrokken partijen. Naast regelmatige informatie over de planning en de voortgang wordt voorzien in inspraak en participatie. Hiertoe zullen inspraakmomenten, zoals informatieavonden en participatiesessies, worden georganiseerd om de meningen van de omgeving te horen en mee te nemen in de planuitwerking en de besluitvorming.

Vervolgstappen
Het projectteam wordt nu gevormd en gaat als eerste aan de slag met een impactanalyse en het opstellen van een plan van aanpak. Daarin wordt ook de participatie met de omgeving en belanghebbenden uitgewerkt. Dit zal naar verwachting in het eerste kwartaal van volgend jaar gereed zijn en van start gaan.

Den Helder, 12 november 2024.

met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Den Helder,

J.A. (Jan) de Boer MSc. burgemeester	J. (Jeroen) van Egerschot loco-secretaris

Bestuursopdracht
Nieuwe Diep/Nieuwe werk

12 november 2024

5.1.2 5.1.2e

Inhoud

1. Samenvatting.....3
2. Achtergrond.....4
3. Resultaten.....8
4. Structuur.....12
5. Communicatie.....15
Bijlage 1: Locatieaanduiding Nieuwe Diep/Nieuwe Werk tot aan de Teso.....16

1. Samenvatting

1.1. Naam van de opdracht	Herinrichting tracé Nieuwe Diep/Nieuwe Werk
1.2. Bron & datum	Collegebesluit 12 november 2024
1.3. Omschrijving	De opdrachtgever, de gemeente Den Helder in samenwerking met de Provincie Noord-Holland en het Ministerie van Defensie, wil onder de vlag van het programma Ontwikkeling Maritiem Cluster met het project Herinrichting tracé Nieuwe Diep/Nieuwe Werk de verkeersinfrastructuur verbeteren en de economische en sociaal-maatschappelijke structuur van de regio versterken. Het doel is om de aansluiting van de Ravelijnbrug en de Moormanbrug op het Nieuwe Diep/Nieuwe Werk te verkennen, zodat de verkeersstromen beter worden gescheiden en de bereikbaarheid en leefbaarheid worden vergroot. Hierbij hoort ook een verkenning naar de gebiedsontwikkeling.
1.4. Bestuurlijk opdrachtgever	Fotigui Camara
1.5. Ambtelijk opdrachtgever	5 5.1.2e gedelegeerd ambtelijk opdrachtgever
1.6. Ambtelijk opdrachtnemer	5.1.2 5.1.2e

2. Achtergrond

2.1. Visie

1. Maritiem Cluster: In 2023 is het Bestuursakkoord Ontwikkeling Maritiem Cluster ondertekend door de gemeente Den Helder, de provincie Noord-Holland en Defensie. Dit akkoord is gericht op het versterken van de economische en sociaal-maatschappelijke structuur van de regio en het faciliteren van defensie-gerelateerde ontwikkelingen.
   Het toekomstbeeld Maritiem Cluster Den Helder 2040 is: "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 leefomgeving . 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."

2. Bereikbaarheid en leefbaarheid: Het verbeteren van de leefbaarheid van de stad en de bereikbaarheid de civiele en de marinehaven en van Texel zijn belangrijke opgaves, die integraal aangepakt moeten worden, in relatie met de haveninfrastructuur.

3. Verplaatsen Moormanbrug, realiseren Ravelijnbrug: De Moormanbrug is toe aan vervanging en zal door Defensie verplaatst worden enkele honderden meters naar het zuidoosten. Deze verplaatsing is cruciaal voor het creëren van extra afmeercapaciteit voor de Marinehaven. Capaciteit die hierdoor ongehinderd bereikbaar is voor zeegaande schepen. De verplaatsing levert eveneens extra ontwikkelcapaciteit op voor de civiele haven, en heeft een positief effect op de mobiliteit en bereikbaarheid van de stad en de haven. Er wordt door de Provincie Noord Holland gewerkt aan de ontwikkeling van de Ravelijnbrug over de Koopvaarders Binnenhaven. Deze brug moet verkeersstromen scheiden en daarmee de verkeersdruk op de stad verminderen en zorgen voor een betere doorstroming naar onder andere Den Helder, de havens en Texel.

4. NDNW als verbinding en nieuwe 'slagader': De beide

5. bruggen komen uit op het toekomstige tracé van het NDNW. Niet alleen de aansluiting van beide bruggen, maar ook de toekomstige inrichting van de weg behoeft een integrale uitwerking, in samenwerking met alle betrokken partijen.

6. Ontwikkelingen rond de Veerhaven:
De vernieuwde Veerhaven zal een cruciale functie vervullen in het gebied. Een mogelijke verplaatsing van de aanlandinrichting naar de kop van de parkeerplaats dient bij de uitwerking van het NDNW te worden meegenomen.

7. Geschiedenis en eerdere interventies:
In het verleden zijn al verschillende onderzoeken uitgevoerd naar de bereikbaarheid en infrastructuur van Den Helder, zoals een rapport van Sweco in 2020 over de bereikbaarheid van de N250. De waterveiligheidsopgave, met name de dijkversterking van de Havendijk, speelt ook een belangrijke rol in de toekomstige herontwikkeling van het gebied.

2.2. Doelen

1. Wat wil de opdrachtgever bereiken met dit project?
De opdrachtgever, de gemeente Den Helder in samenwerking met de Provincie Noord-Holland en het Ministerie van Defensie, wil met het project Nieuwe Diep/Nieuwe Werk de verkeersinfrastructuur verbeteren, waarbij perspectief veiligheid voorop staat, en de economische en sociaal-maatschappelijke structuur van de regio versterken. Het doel is om de aansluiting van de Ravelijnbrug en de Moormanbrug op het Nieuwe Diep/Nieuwe Werk te verkennen, zodat de verkeersstromen beter worden gescheiden en de bereikbaarheid van zowel de civiele als militaire haven wordt verbeterd. Daarnaast draagt het project bij aan de toekomstbestendige ontwikkeling van de haven en de stad. De gemeente is hier verantwoordelijk voor.

2. Wat willen andere belanghebbenden bereiken met dit project?
Andere belanghebbenden, zoals Defensie/ Koninklijke Marine, de Provincie Noord-Holland, Port of Den Helder, bedrijven, ondernemersvereniging Den Helder en het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier, willen dat het project bijdraagt aan de verduurzaming van de haven en de versterking van de civiel-militaire samenwerking. Ook willen zij dat de infrastructuur de toekomstige groei van Defensie en de marinebasis ondersteunt, evenals de economische transitie van offshore olie en gas naar wind op zee, waarbij er ook aandacht is voor de civiele haven activiteiten betreffende Offshore Wind. Daarnaast is er ook aandacht voor offshore activiteiten in de breedste zin (raakvlak met Veerhaven en Buitenveld). Bovendien is er veel aandacht voor waterveiligheid, wat cruciaal is voor de haven en veerhaven. Tot slot ook de bereikbaarheid en veiligheid.

3. Hoe beïnvloedbaar en realistisch zijn de doelen?
De doelen van het project zijn realistisch, gezien de bestaande plannen en onderzoeken die al zijn uitgevoerd of in voorbereiding zijn, zoals de mobiliteitsvisie en de impactanalyses.
De beïnvloedbaarheid is relatief hoog, omdat het project onder de vlag van het programma Ontwikkeling Maritiem Cluster integraal en in nauwe samenwerking met meerdere overheden en belanghebbenden wordt aangepakt . De doelen zijn realistisch doordat ze gericht zijn op zowel economische groei als een verbetering van de leefbaarheid en veiligheid van de regio.

4. Staan de doelen van verschillende belanghebbenden op gespannen voet met elkaar?
Hoewel de verschillende belanghebbenden gemeenschappelijke belangen hebben, zoals het verbeteren van de infrastructuur en het versterken van de economie, kunnen er spanningen ontstaan over prioriteiten.
Bijvoorbeeld, de nautische eisen van Defensie en de Koninklijke Marine voor de bruggen moeten afgestemd worden met de civiele verkeersafwikkeling .
Bovendien kan de behoefte aan ontwikkelruimte voor zowel civiele als militaire doeleinden in het havengebied botsen met ruimtelijke en milieuoverwegingen.

Doelen

1. Doel: Verbeteren van de verkeersinfrastructuur

- Specifiek: Realiseer een passende en toekomstbestendige inrichting van de weg. Inclusief de aansluiting op de Moormanbrug en de Ravelijnbrug, zodat de verkeersstromen tussen Den Helder, Texel, de civiele haven en de marinebasis beter gescheiden en afgehandeld kunnen worden. Dit zorgt voor minder drukte in de stad en het centrum.
- Meetbaar: Verkeer over de Ravelijnbrug en Moormanbrug moet leiden tot een vermindering van congestie op de huidige verkeersroutes. Exacte aantallen worden nader onderzocht.
- Acceptabel: De stakeholders (gemeente Den Helder, Provincie Noord-Holland, Defensie, Rijkswaterstaat) zijn het eens over de integrale aanpak en het traject om te komen tot planuitwerkingen.
- Realistisch: Het Bestuursakkoord Maritiem Cluster geeft een stevige bestuurlijke en ambtelijke basis voor een succesvolle planuitwerking en realisatie.
- Tijdgebonden: Op basis van een eerste indicatie zouden de beide bruggen 2032 mogelijk operationeel kunnen zijn. In lijn hiermee dient het NDNW te zijn heringericht.

2. Doel: Versterken van de economische positie van de regio

- Specifiek: Verbeter de toegang tot het maritieme cluster van Den Helder om de economische bedrijvigheid in de civiele haven te laten groeien, door het versterken van bestaande bedrijvigheid dan wel door de komst van nieuwe bedrijvigheid binnen een nader te bepalen termijn en gewenste groei.
- Meetbaar: Er wordt gestreefd naar een jaarlijkse toename van economische activiteit in het maritieme cluster, gemeten door het aantal nieuwe bedrijven en groei van het aantal arbeidsplaatsen door nieuwe bedrijven en groei van bestaande bedrijven. Dit kan nog nader bepaald worden.
- Acceptabel: Zowel Defensie, de Koninklijke Marine als civiele partijen ondersteunen dit doel, aangezien de verbeterde infrastructuur hen ten goede komt. De Provincie onderstreept het doel, omdat dit bijdraagt aan de economische kracht van de regio.
- Realistisch: De aansluiting op de verbeterde infrastructuur zal mogelijk investeringen aantrekken in de haven en maritieme industrie.
- Tijdgebonden: Binnen 3 jaar na de voltooiing van de bruggen moet de groei meetbaar zijn.

3. Resultaten

3.1. Resultaat/ te leveren product

1. Wat is er klaar als het project klaar is?
Wanneer het project Nieuwe Diep/Nieuwe Werk (NDNW) voltooid is, zal de verkeersinfrastructuur rond Den Helder verbeterd zijn. Het resultaat van dit project is:

- Een voorstel voor een toekomstbestendige inrichting van het Nieuwe Diep/Nieuwe Werk met daarbij:
  - Een toekomstbestendige inrichting van het NDNW-tracé, die zowel voetgangers, fietsers als gemotoriseerd (vracht)verkeer faciliteert.
  - Een aansluiting op de nieuwe Ravelijnbrug en de verplaatsten Moormanbrug, die zowel verkeerstechnische als qua ruimtelijke ontwerp zijn geïntegreerd in een nieuwe doorgaande weg.
  - Verbeterde doorstroming naar de civiele haven, de marinebasis en de veerhaven

- Het document dient als bestuurlijk-juridisch fundament voor het vast te stellen Omgevingsplan. En maakt duidelijk welke vergunningen noodzakelijk zijn.

2. Waarom is het resultaat nodig voor het nastreven van de doelen?
Het resultaat is noodzakelijk om een aantal belangrijke doelen te bereiken:

- Mobiliteit en doorstroming: Door de verkeersstromen te scheiden, wordt de bereikbaarheid van Den Helder, de veerhaven naar Texel en de Nieuwe Haven verbeterd. Dit is essentieel voor zowel civiele als militaire doeleinden.
- Economische ontwikkeling: De herinrichting van het tracé NDNW is één van de maatregelen voor efficiënt ruimtegebruik in de haven om economische groei in het maritieme cluster mogelijk te maken, wat aansluit bij de strategische plannen voor de havenontwikkeling en de modernisering van Defensie.

3. Is het resultaat concreet, haalbaar en afdwingbaar?

Ja, het resultaat is concreet, haalbaar en afdwingbaar:

- Concreet: Het project richt zich op specifieke infrastructurele verbeteringen, zoals aansluiting realiseren op de te bouwen bruggen, de aanleg van wegen en de aansluiten bij de versterking van de waterkeringen.

- Haalbaar: Het project wordt ondersteund door

- meerdere belanghebbenden, waaronder de gemeente Den Helder, Defensie, de Provincie Noord-Holland en het Hoogheemraadschap. Er is een gedetailleerd plan opgesteld, dat rekening houdt met budgetten, planningen en vergunningen.
- Afspraken: De afspraken zijn vastgelegd in het Bestuursakkoord Ontwikkeling Maritiem Cluster, waarin alle partijen zich committeren aan de planuitwerking, die aan de bestuurders ter besluitvorming zal worden voorgelegd.

4. Welke deelresultaten zijn nodig om het resultaat te realiseren?
De deelresultaten die nodig zijn voor het slagen van het project zijn onder meer:

- Impactanalyse en ruimtelijk ontwerp: Er moet een gedetailleerde impactanalyse worden uitgevoerd om de ruimtelijke en verkeerskundige implicaties van de herinrichting van het tracé NDNW in combinatie met de twee bruggen te beoordelen.
- Vergunningsprocedures en onderzoeken: Verschillende onderzoeken en vergunningen moeten worden gecoördineerd om de bouw en integratie van de bruggen en wegen te faciliteren. Het project NDNW heeft de regie 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
- Opstellen van een Omgevingsplan: Dit plan zal de toekomstige ontwikkelingen sturen, inclusief de integratie van de bruggen en de weg naar de veerhaven.

3.2. Randvoorwaarden

1. Wet- en regelgeving van toepassing op het project

- Omgevingswet: Het project moet voldoen aan de Omgevingswet, die eisen stelt aan ruimtelijke ordening, milieu, waterveiligheid, en vergunningen. Dit is van toepassing op de herinrichting van het gebied en de bouw van infrastructuur zoals bruggen.
- Waterwet: Aangezien de bruggen en infrastructuur in het kustgebied worden gebouwd, is de Waterwet van toepassing om de veiligheid van de waterkering en het beheer van waterstromen te waarborgen.
- Omgevingsplan: Het Omgevingsplan en ruimtelijk ontwerp moeten voldoen aan de nationale en lokale voorschriften voor ruimtelijke ordening.

2. Beleidslijnen en strategische keuzes waaraan het project is gebonden

- Bestuursakkoord Ontwikkeling Maritiem Cluster: Dit akkoord is de basis voor de ontwikkeling van zowel civiele als militaire infrastructuur in de regio, en het project moet bijdragen aan de versterking van het maritieme cluster en daarmee aan de economische groei van stad en regio
- Mobiliteitsaanpak Den Helder-Texel (wordt in november 2024 vastgesteld door de colleges van B&W): Het project moet in lijn zijn met deze aanpak, die gericht is op het verbeteren van de bereikbaarheid, verkeersafwikkeling en duurzaamheid van de infrastructuur in de regio.
- Programma Duurzaamheid (The Big Five vanuit de gemeente): De overheden leggen steeds meer nadruk op duurzaamheid, wat betekent dat het project energie-efficiënte en milieuvriendelijke oplossingen moet integreren, zoals duurzame materialen en een efficiënte afhandeling van verkeer en transport.
- Strategisch Asset Management Plan 2025-2030: hierin is het vastgestelde gemeentelijk beleid vertaald naar ambities en strategische doelstellingen voor de openbare ruimte van gemeente Den Helder.

3. Afspraken in de branche of sector

- Nautische regelgeving: Het project moet voldoen aan de regels voor vaarwegen, zoals de doorvaarthoogte en -breedte voor scheepvaart bij de Ravelijnbrug en Moormanbrug, ook in relatie tot de Koopvaardersschutsluis. Dit valt onder de bevoegdheden van de provincie, Rijkswaterstaat en Port of Den Helder.
- Brancheafspraken rond bouwveiligheid: De bouw van de bruggen en de weg moet voldoen aan de veiligheidsnormen die gelden in de civiele bouwsector, inclusief het Bouwbesluit en de Arbowet.

- Afspraken met Defensie: Aangezien de infrastructuur ook militaire doelen dient, moeten er specifieke afspraken worden gemaakt met het Ministerie van Defensie over de specifieke (NATO)-normen waar de weg aan moet voldoen alsmede over de toegang en veiligheid rond de marinebasis.

4. Consequenties van het negeren van randvoorwaarden

- Vertragingen en stillegging van het project: Het niet naleven van wet- en regelgeving kan leiden tot juridische procedures, met als gevolg dat vergunningen worden ingetrokken of het project wordt stilgelegd.
- Financiële sancties en extra kosten: Het negeren van beleidslijnen, zoals die rond duurzaamheid, kan resulteren in boetes of extra kosten voor herontwikkeling en aanpassingen aan het ontwerp.
- Verlies van politieke en publieke steun: Als het project niet voldoet aan de beleidsdoelen of de belangen van belangrijke stakeholders, zoals Defensie, de ondernemers of milieugroepen, kan dit leiden tot verlies van vertrouwen en ondersteuning, wat de uitvoering kan vertragen of blokkeren.
- Milieu- en veiligheidsrisico's: Het negeren van nautische of waterveiligheidsvoorschriften kan leiden tot milieuschade of veiligheidsproblemen voor de scheepvaart en omliggende gebieden.
- Imagoverlies en extra kosten: het (her)ingerichte gebied kan niet beheerd worden volgens de vastgestelde gemeentelijke standaard. Het gebied wordt niet in beheer overgenomen.

4. Structuur

4.1. Organisatie*

Wie	Rol
5.1.2e 5.1.2e	Opgavemanager / gedelegeerd ambtelijk opdrachtgever
5.1.2e 5.1.2e	Project manager
5.1.2e 5.1.2e	Planregisseur
5.1.2e 5.1.2e	Management assistent
5.1.2e 5.1.2e	Stedenbouwkundige
5.1.2e 5.1.2e	Provincie NH / stedenbouwkundige (extern)
5.1.2e 5.1.2e	Planologie
5.1.2e 5.1.2e	Strategisch adviseur
5.1.2e 5.1.2e	Vastgoed
5.1.2e	Asset manager OR
5.1.2e 5.1.2e	Omgevingsmanager
5.1.2e 5.1.2e	Subsidie
5.1.2 5.1.2e 5.1.2e	Verkeer
5.1.2e 5.1.2e 5.1.2e	Communicatie
Ntb	Planeconoom
Ntb	Jurist
Ntb	RVB / stedenbouwkundige (extern)
Ntb	Projectleider gemeente Texel (extern)

* De organisatiestructuur is dynamisch en kan nog van samenstelling wijzigen

Beleidsvelden en programma's

- Mobiliteit en bereikbaarheid
- Opgave ondernemende stad: Versterking economische positie
- Mobiliteitsaanpak Den Helder Texel
- Ambities en strategische doelstellingen SAMP TOR 2025-2030
- Havenvisie 2023
- Bestuursakkoord OMC 2023
- Programmaplan OMC d.d. 3 april 2024

4.2. Begroting

Omschrijving	2025	Dekking (ja/nee)
Proceskosten	€ 298.000	Ja
Impactanalyse	€ 15.000	Ja
Ruimtelijke studie	€ 25.000	Ja
Omgevingsplan	***€ 109.000***	Ja
Akoestisch onderzoek	*€ 10.000*	Ja
Archeologische onderzoek	*€ 1.500*	Ja
Bodemonderzoek	*€ 5.000*	Ja
Ecologie	*€ 5.000*	Ja
Externe veiligheid	*€ 5.000*	Ja
Plan MER	*€ 50.000*	Ja
MER-beoordeling	*€ 5.000*	Ja
Luchtkwaliteit	*€ 2.500*	Ja
Watertoets	*€ 5.000*	Ja
Stikstof	*€ 5.000*	Ja
Verkeersonderzoek	*€ 5.000*	Ja
Planschade	*€ 7.500*	Ja
Overige	*€ 2.500*	Ja
Totaal	€ 447.000	

4.3. Planning globaal totale looptijd

Initiatieffase:

- Projectdefinitie: De belangrijkste uitgangspunten van het project worden vastgesteld, inclusief het doel, de scope en de betrokken belanghebbenden. Dit omvat een eerste impactanalyse van de integratie van de Ravelijnbrug en Moormanbrug.
- Variantenonderzoek: Voorstel van verschillende opties voor de locatie en technische haalbaarheid van de bruggen. Hieruit wordt door de bij het Maritiem Cluster betrokken partijen een voorkeur gekozen voor verdere uitwerking.

Definitiefase:

- Vastgesteld integraal ruimtelijk ontwerp: Een integraal ruimtelijk ontwerp waarin de voorkeursvariant van de bruggen en aansluitende infrastructuur wordt opgenomen. Dit omvat verkeerskundige en ruimtelijke specificaties.
- Noodzakelijke vergunningen: De onderzoeken en vergunningen die nodig zijn voor de herinrichting van het ND/NW, inclusief de twee bruggen, worden voorbereid en goedgekeurd.
- Omgevingsplan: Vastgesteld Omgevingsplan waarin de lange termijn ontwikkeling van het gebied is vastgelegd.

Ontwerpfase:

- Gedetailleerd ontwerp: Een gedetailleerd technisch en bouwkundig ontwerp van de Ravelijnbrug, Moormanbrug, en de infrastructuur die ze verbindt. Dit ontwerp is afgestemd op de verkeerskundige en nautische eisen.
- Uitwerking van lange termijn ontwikkeling: Een verdere uitwerking van de lange termijn ruimtelijke

- plannen, inclusief de verkeers- en mobiliteitsoplossingen voor de regio.
- Opstellen inkoopplan, op welke wijze worden de leveringen, diensten, werken in een latere fase ingekocht. Marktonderzoek of er voldoende geschikte partijen zijn die dit kunnen en willen realisaren.

Voorbereidingsfase:

- Bouwplanning: Een volledige bouwplanning met logistieke details, inclusief de fasering van de bouwwerkzaamheden en de verdeling van middelen en personeel.
- Technische en bouwvoorbereidingen: Voorbereiding van bouwterreinen, bestellingen van materialen en aanstelling van aannemers en onderaannemers.
- Definitieve goedkeuring van vergunningen: Alle benodigde vergunningen worden definitief goedgekeurd.
- Inkoop / tender procedures voor de bruggen en infrastructuur (Europese inkoopprocedures)

Realisatiefase:

- Bouw van de bruggen en infrastructuur: De fysieke constructie van de Ravelijnbrug, de verplaatste Moormanbrug, en de bijbehorende infrastructuur zoals nieuwe wegen, fiets- en voetpaden.
- Toezicht en monitoring: Regelmatige rapporten over de voortgang van de bouwwerkzaamheden en de naleving van de geplande tijdlijnen en budgetten.

Nazorgfase:

- Ingebruikname van de infrastructuur: De nieuwe bruggen en wegen worden opgeleverd en in gebruik genomen, inclusief een formele goedkeuring van de functionaliteit en veiligheid.
- Onderhoudsplanning en nazorg: Een plan voor regulier onderhoud en eventuele aanpassingen op basis van monitoring van het gebruik en verkeersstromen. Dit omvat ook eventuele aanpassingen voor optimalisatie na ingebruikname.

5. Communicatie

5.1 Omgevingsmanagement

1. Identificatie van Belanghebbenden

- Wie zijn de belanghebbenden?: Voor dit project omvatten de belanghebbenden lokale bewoners, bedrijven in het maritieme cluster, ondernemersvereniging Den Helder, Defensie, milieuorganisaties, Rijkswaterstaat, Provincie Noord-Holland en de gemeente Den Helder.
- Belangen en verwachtingen: Iedere belanghebbende heeft specifieke belangen. Defensie verwacht bijvoorbeeld een betere infrastructuur voor de marinebasis, terwijl lokale bewoners belang hechten aan minimalisering van hinder, een betere verkeersdoorstroming en ontwikkeling van het gebied. Bedrijven die actief zijn in de haven verwachten een veilige omgeving welk zonder hindernissen bereikbaar is.

2. Communicatie en Participatie

- Open en transparante communicatie: Het is essentieel dat omwonenden en bedrijven goed worden geïnformeerd over de voortgang van het project, met regelmatige updates over de planning en mogelijke hinder.
- Inspraak en participatie: Organiseren van inspraakmomenten, zoals informatieavonden en participatiesessies, om de meningen en bezwaren van de omgeving te horen en mee te nemen in de besluitvorming.

5.2 Communicatieplan

Wat gaan we globaal wanneer en hoe communiceren tot de realisatiefase en door wie?

1. Initiatieffase

- Wat: Projectintroductie en doelen, identificatie van de betrokken partijen, de noodzaak van het project en verwachte voordelen.
- Wanneer: Direct na goedkeuring van het projectplan.
- Hoe: Persbericht, projectwebsite, informatieve nieuwsbrieven en social media posts.
- Door wie: Gemeente Den Helder in samenwerking met de Provincie Noord-Holland en Defensie.

2. Definitiefase

- Wat: Gedetailleerde informatie over de gekozen oplossingen (varianten van bruggen), impactanalyses en een uitleg van de vergunningentrajecten.
- Wanneer: Zodra de voorkeursvariant is vastgesteld en de plannen concreter worden.
- Hoe: Informatieavonden, participatiesessies met omwonenden en bedrijven en digitale updates via de projectwebsite en nieuwsbrieven.
- Door wie: Omgevingsmanager en projectteam, ondersteund door communicatieafdelingen van betrokken overheden.

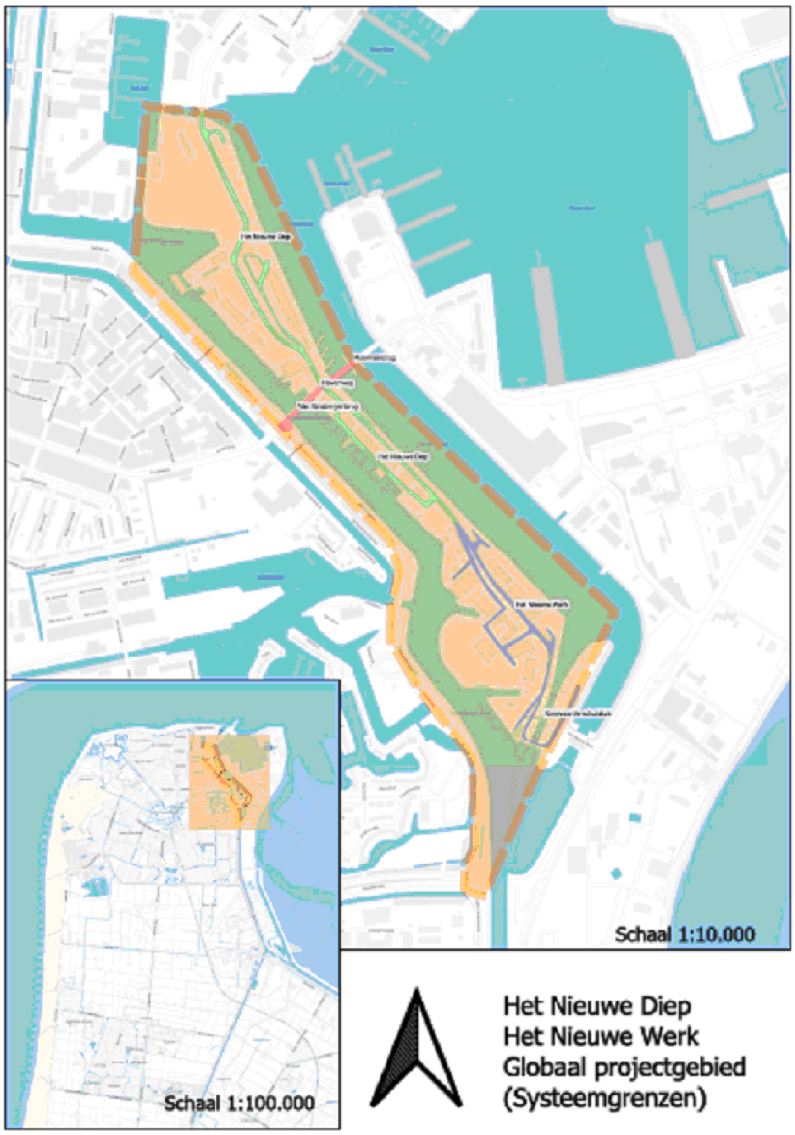
3. Ontwerpfase

- Wat: Gedetailleerde ontwerpen van Nieuwediep, de Ravelijnbrug en Moormanbrug, de impact op verkeer, leefbaarheid, en eventuele tijdelijke oplossingen voor hinder tijdens de bouw.
- Wanneer: Bij voltooiing van de ontwerpfase en na goedkeuring van de technische plannen.
- Hoe: Publieke bijeenkomsten, visuele middelen zoals maquettes en 3D-visualisaties, online video's, en posts op sociale media om bewoners en bedrijven te informeren.
- Door wie: Het technische ontwerpteam, samen met het omgevingsmanagementteam.

4. Voorbereidingsfase

- Wat: Tijdlijnen van de bouw, informatie over verwachte hinder (zoals verkeersomleggingen), veiligheidsmaatregelen en planning van de werkzaamheden.
- Wanneer: Vlak voordat de bouwwerkzaamheden beginnen.

Bijlage 1: Locatieaanduiding Nieuwe Diep/Nieuwe Werk tot aan de Teso.



Het Nieuwe Diep
Het Nieuwe Werk
Globaal projectgebied
(Systeemgrenzen)

To: 5.1.2e @mindef.nl[5.1.2e @mindef.nl]; 5. 5.1.2e [5.1.2e @noord-holland.nl]; 5.1.2e @denhelder.nl[5.1.2e @denhelder.nl]
From: 5.1.2e @mindef.nl
Sent: Thur 3/30/2023 12:22:35 PM
Subject: verslag Directeurenoverleg 07-03-2023
Received: Thur 3/30/2023 12:23:09 PM
Verslag Directeurenoverleg 07032023.docx

All,
Bijgaand een beknopt (concept) verslag van het directeurenoverleg van 7 maart jl. in Den Haag.
buiten verzoek
Volgend directeurenoverleg staat 10 mei gepland.
Hartelijke groet,
5.1.2e 1.2e
5.1.2e

Directoraat-Generaal Beleid
Directie Materieel, Leefomgeving, Vastgoed en Duurzaamheid
Ministerie van Defensie
Plein 4 | Den Haag | kamer A-203
Postbus 20701 | 2500 ES | Den Haag |
T +31 (0)6 5.1.2e
M 5.1.2e @mindef.nl

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. 5.1.2e [5.1.2e @noord-holland.nl]; 5.1.2e @denhelder.nl[5.1.2e @denhelder.nl]
From: 5.1.2e @mindef.nl
Sent: Tue 1/12/2021 7:43:01 AM
Subject: Via e-mail verzenden: BIJL 4b 20200714 Inpassingsvarianten entreegebied Nieuwe Haven
Received: Tue 1/12/2021 7:43:22 AM
BIJL 4b 20200714 Inpassingsvarianten entreegebied Nieuwe Haven.pdf

Goedemorgen 5.1.2e en 5.1.2e,

In bijlage treffen jullie een voorlopige inventarisatie aan van de inpassingsvarianten van de toegang tot de Nieuwe Haven (de Moormanbrug). Geeft een goed inzicht in de verschillende opties.

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.

To: 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 5.1.2e 5.1.2e @denhelder.nl]; Herman Schartman[5.1.2e @noord-holland.nl]; 5.1.2e @mindef.nl[5.1.2e @mindef.nl]; 5.1.2e [5.1.2e @atosborne.nl]; 5.1.2e @mindef.nl[5.1.2e @mindef.nl]
Cc: 5.1.2e 5.1.2e [5.1.2e @denhelder.nl]; 5.1.2e @mindef.nl[5.1.2e @mindef.nl]
From: 5. 5.1.2e
Sent: Mon 5/8/2023 3:03:38 PM
Subject: volledig pakket >> Agenda en bijlagen Directeurenoverleg Maritiem Cluster 10 mei 2023, 11-12 uur
Received: Mon 5/8/2023 3:03:00 PM

DO 10052023 Bespreeknotitie Governance en organisatie Maritiem Cluster.docx
Agenda Directeurenoverleg 10052023 versie 2.docx
bijlage 2 bij DO 100523 Masterplan OMC C5.docx
Verslag Directeurenoverleg 07032023.docx
bijlage 1 bij DO 100523 versie 050523 Concept Bestuursakkoord OMC juni 2023.docx

Dag allen,

Om verwarring te voorkomen bij deze een compleet pakketje stukken voor het overleg van woensdag a.s:
- agenda (versie 2)
- verslag 7 maart
- concept Masterplan C5
- concept Bestuursakkoord (versie 0505)
- bespreeknotitie Governance en organisatie.

Met vriendelijke groet, 5. 5.1.2e

-----Oorspronkelijk bericht-----
Van: 5. 5.1.2e
Verzonden: maandag 8 mei 2023 12:58
Aan: 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 @denhelder.nl>; Herman Schartman < 5.1.2e @noord-holland.nl>; 5.1.2e @mindef.nl; 5.1.2e < 5.1.2e @atosborne.nl>; 5.1.2e @mindef.nl
CC: 5.1.2e < 5.1.2e @denhelder.nl>; 5.1.2e @mindef.nl
Onderwerp: RE: Agenda en bijlagen Directeurenoverleg Maritiem Cluster 10 mei 2023, 11-12 uur
Urgentie: Hoog

Allen, bij deze de juiste versie ter bespreking woensdag a.s.
Met vriendelijke groet, 5. 5.1.2e

5. 5.1.2e
5.1.2e – Integrale Opgaven en Transities

T 06 . 5.1.2e
Houtplein 33 2012 DE Haarlem
www.noord-holland.nl
5.1.2e @noord-holland.nl

-----Oorspronkelijk bericht-----
Van: 5. 5.1.2e
Verzonden: maandag 8 mei 2023 09:51
Aan: 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 @denhelder.nl>; Herman Schartman < 5.1.2e @noord-holland.nl>; 5.1.2e @mindef.nl; 5.1.2e < 5.1.2e @atosborne.nl>
CC: 5.1.2e < 5.1.2e @denhelder.nl>; 5.1.2e @mindef.nl
Onderwerp: RE: Agenda en bijlagen Directeurenoverleg Maritiem Cluster 10 mei 2023, 11-12 uur
Urgentie: Hoog

Dag allen, in de mail die ik vrijdag verstuurd heb, zit een conceptversie van de agenda. Vriendelijk verzoek deze te verwijderen.

Wij zijn bij PNH recent overgestapt op Sharepoint en in het versiebeheer is iets fout gegaan.
Mijn streven is voor 1600 u een nieuwe versie te versturen, mocht dat niet lukken, dan wordt het morgen.
Morgen stuur ik ook de notitie met bespreekpunten over governance en organisatie.
Excuses, met vriendelijke groet, 5. 5.1.2e

-----Oorspronkelijk bericht-----
Van: 5. 5.1.2e
Verzonden: vrijdag 5 mei 2023 16:22
Aan: 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 @denhelder.nl>; Herman Schartman < 5.1.2e @noord-holland.nl>; 5.1.2e @mindef.nl; 5.1.2e < 5.1.2e @atosborne.nl>
CC: 5.1.2e < 5.1.2e @denhelder.nl>; 5.1.2e @mindef.nl
Onderwerp: Agenda en bijlagen Directeurenoverleg Maritiem Cluster 10 mei 2023, 11-12 uur

Dag allen,

Bijgaand de stukken voor het directeurenoverleg Maritiem Cluster van woensdag 10 mei, van 11.00 - 12.00 uur via teams.
Conceptteksten van het Bestuursakkoord zijn becommentarieerd door alle partijen.
Onderwerpen die nadere bespreking en besluitvorming vragen zijn opgenomen in de agenda.
Voor het artikel over governance en organisatie ligt er nog geen nieuwe tekst.
Voorafgaande aan de 10e zal ik een korte notitie nasturen ter bespreking.

Met vriendelijke groet, 5. 5.1.2e

5. 5.1.2e
5.1.2e – Integrale Opgaven en Transities

T 06 5.1.2e
Houtplein 33 2012 DE Haarlem
www.noord-holland.nl
5.1.2e @noord-holland.nl

Bespreeknotitie Governance en organisatie Maritiem Cluster
MM 08052023

- Taken en verantwoordelijkheden Def-Noord-Holland: is dit een vervolg op het periodiek regionaal overleg waartoe de Stas de provincie uitgenodigd heeft? Zo ja, dan ligt loskoppelen van dit overleg en het Maritiem Cluster voor de hand. Aangezien Den Helder ook in dát periodiek overleg zeker aan de orde zal komen, zou een praktisch alternatief zijn dat Stas, BM, CdK 1x per jaar aansluiten bij de stuurgroep om de voortgang te vieren.
Ondertekening van het BAK ligt bestuurlijk wel bij de Stas, maar op provinciaal niveau bij de vakgedeputeerde. Ook bij de wethouder van DH?
- Voor Defensie lijkt de bezetting van stuurgroep en Directeurenoverleg gelijk. Dat is onwenselijk, niet alleen omdat het dubbel werk oplevert, maar vooral omdat taken en verantwoordelijkheden schimmig worden. Wie gaat waarover? Is er een alternatief?
- in het BAK spreken partijen uit dat gecoördineerde aansturing en monitoring nodig is, en dat ze daar een aparte governance en organisatiestructuur voor inrichten (par 5.1). Welke afspraken maken we daarover?

Ter bespreking. Richting geven voor verdere uitwerking voor volgend DO.

Bestuurlijk

Gremium en frequentie	wie	Taken en verantwoordelijkheden
Breed bestuurlijk overleg Defensie-Noord-Holland. 1x per jaar	Stas, CdK; afhankelijk van onderwerp (meestal Den Helder) aangevuld met Burgemeester	Vieren van resultaten, bevestiging samen werken aan maatschappelijke opgaven
Stuurgroep Maritiem Cluster Den Helder. 3 à 4 keer pj.	D-DMLVD, wethouder DH, gedeputeerde PNH, CZSK Of: SG-Def	Bestuurlijk opdrachtgever - beslist over de voortgang van het programma en de actualisatie van het Masterplan (go-no go's) - zoekt afstemming met andere partijen op bestuurlijk niveau - beslist over uitvoeringsovereenkomsten met andere partijen - benoemt de programmamanager met mandaat

Ambtelijk

Gremium en frequentie	wie	Taken en verantwoordelijkheden
Directeurenoverleg, 6x pj	D-DMLVD, P-CZSK, PNH-Dbel, DH concerndirectie, RVB, programmamanager; aangevuld met andere partijen ter voorbereiding van uitvoeringsovereenkomsten, bv HHNK	Ambtelijk opdrachtgever voor programmamanager - Strategische discussies, voorbereiden besluitvorming - zoekt afstemming met andere partijen op hoog-ambtelijk niveau -Inzet mensen en middelen tbv verschillende werkgroepen – obv voortgang programma, -aansturing programmamanager
Programmamanager + ondersteunend bureau (nader uit te werken)	Te benoemen door stuurgroep. Uit één van de partijen of extern te werven	- het uitwerken van het Masterplan tot een (Uitvoerings-)programma - het per onderdeel van het programma in overleg met andere partijen vastleggen van rollen, taken en verantwoordelijkheden in het kader van 'samen wat moet, afzonderlijk wat kan' (wat in samenwerking, wat afstemmen) - monitoring - het zorgdragen voor agendering van het OMC op regionale, nationale en internationale agenda's en -uitvoeringsagenda's (MIRT, IKW), - het verwerven van externe financieringsbronnen (en waar nodig ontwikkeling van GREX) - het voorbereiden van uitvoeringsovereenkomsten - het jaarlijks rapporteren op voortgang; het expliciet maken van noodzakelijk keuzes; en het voorstellen van aanpassingen aan Masterplan en programma (inclusief de daarbij behorende consequenties) aan het directeurenoverleg ter voorbereiding van besluitvorming door de stuurgroep

		- het coördineren van de aanvragen van noodzakelijke vergunningen - voorstellen aan DO voor inzet van mensen en middelen, aansturen van werkgroepen voor de uitwerking van onderdelen van het programma -.....

Agenda Directeurenoverleg 10 mei 2023, 11.00 – 12.00 uur via teams

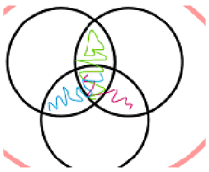
Genodigden:
5.1.2e – D-DMLVD
Generaal-majoor 5.1.2e - D-DMLVD
Schout bij nacht 5.1.2e 1.2e – P-CZS
5.1.2e – concerndirectie Den Helder
Herman Schartman – directeur Beleid PNH
5.1.2e 5.1.2e, KM; 5. 5.1.2e, PNH; 5.1.2e, ATO/procesregisseur

1. Opening en mededelingen, kennismaking
   voorzitter?

2. Verslag overleg 7 maart

3. Toelichting Masterplan, 5.1.2e, procesregisseur Marititem Cluster

   Bespreek/beslispunten:
   a. Scope Masterplan: fysiek- ruimtelijk
      1. Masterplankaart is de basis voor de gebiedsontwikkeling en laat daarom alleen fysieke ontwikkelingskansen zien.



De samenwerking gaat met name over onderwerpen in de gekleurde delen van de verzameling: samen wat moet, alleen wat kan.
Waar belangen samenvallen wordt de gebiedsgerichte uitwerking gezamenlijk opgepakt.

In de witte vlakken zijn partijen zelf initiatiefnemer. Samenwerking beperkt zich dan tot (afspraken over) afstemming.

2. Er zijn meer raakvlakken van defensie met de stad en de regio. Bijvoorbeeld onderwijs/arbeidsmarkt, duurzaamheid en energietransitie, versterking civiel-militaire samenwerking. Wanneer deze geen ruimtelijke consequenties hebben, worden ze in de gebiedsontwikkeling niet meegenomen.
Hoe daar mee om te gaan?
a. noemen in de inleiding van het BAK
b. bijlage bij het Masterplan
c. oplegnota of begeleidende brief bij het BAK

Ter besluitvorming:

- Instemmen met de scope.
- hoe om te gaan met niet-ruimtelijke onderwerpen?

b. Fasering
In de faseringskaart (en het BAK) is onderscheid gemaakt in:
   i. Fase I: infrastructuur, kadegebonden bedrijfsterrein inclusief kades, waterveiligheid, verdiepen vaarweg, Boerenverdriet. Deze maatregelen zijn met alle betrokken partijen getoetst op samenhang (Masterplan). Studiefase en planuitwerking opgestart/opstarten om tot uitvoerbare projecten te komen.
   ii. Fase II: verplaatsen/nieuwe legering Buitenveld, Bassingracht en stedelijke locaties voor legering; hubs + maintenance valley + energy valley Onderzoek opstarten/opgestart. Samenhang met andere opgaven nader uitwerken (integraliteit).
   iii. Fase III: verplaatsing veerhaven.
   In overleg met I&W beslissen wanneer start uitwerking idee.

Ter besluitvorming.
Instemmen met de fasering. Niet akkoord?
Alternatief verkennenen definitief besluiten tijdens volgend DO.

c. Vorm/naam Masterplan.
Het is nog niet duidelijk of het Masterplan op tijd gereed is.
Voorstel is om voor het volgend DO te bepalen hoe hiermee om te gaan.

4. Toelichting Bestuursakkoord, 5.1.2e, PNH
Bespreekpunten:
   a. Positie HHNK
   HHNK heeft een eigen verantwoordelijkheid voor de veiligheid van de primaire kering op NDNW. Daarnaast wordt in samenwerking met HHNK in het Maritiem Cluster verkend hoe dit gebied kan door ontwikkelen, zodat er extra ruimte komt voor bedrijvigheid. Deze verkenning moet bouwstenen opleveren, die HHNK meeneemt in de afweging om tot een voorkeursvariant voor de versterking te komen.
   HHNK wil ook medewerking verlenen aan de realisatie van ontwikkelingen die aan waterveiligheid raken. Tegelijk wil HHNK niet de indruk wekken dat de andere partijen in de samenwerking medezeggenschap hebben over de oplossingsrichting voor de waterveiligheid. Daarom is hun voorstel het BAK voor gezien te ondertekenen, en niet als medepartij.

De waterveiligheid van het KM-terrein is van een andere orde. HHNK heeft daar geen wettelijke taken. Als HHNK meewerkt aan een waterkering op KM-terrein, is dat als partner van een door Def/KM uit te voeren project. In het kader van dit BAK valt dit onder "alleen wat kan". Def/KM sluit dan een uitvoeringsovereenkomst met HHNK. Hiervoor is medeondertekenen door HHNK van het BAK niet nodig/wenselijk.

Ter bespreking: Hoe kijken partijen tegen de rol van HHNK in beide situaties aan?
Voorstel: vervolggesprek PNH – HHNK nav uitkomst bespreking.

b. Governance en organisatie
Notitie met bespreek/beslispunten volgt 0905.
Ter besluitvorming volgend DO

5. Conclusies haalbaarheid en vervolgafspraken
Nav de bespreking van bovenstaande punten bepalen:
Is ondertekening (en voorafgaande besluitvorming) voor 29 juni haalbaar, inhoudelijk en politiek?
Wat zou het alternatief zijn?
Wat kan er wel de 29e?
Afspraken voor uitwerking voor volgend DO.

Advies is een DO te plannen in de 2e week van juni, 10-15 juni.

6. Ter info:
Huidige concept voorstel is 29-6 10:00 – 10:45 ondertekenen bestuurlijke overeenkomst, voorafgegaan door een korte presentatie over Masterplan en akkoord op het evenementen terrein.
Combinatie met ondertekening contract Damen en Boerenverdriet-overdracht?
Onderlinge afstemming via woordvoering/DCo

Ontwikkeling Maritiem Cluster

Masterplan

Ontwikkeling Maritiem Cluster

Masterplan

5.1.2e

3 mei 2023

AT OSBORNE

AT OSBORNE

Inhoudsopgave

1. Inleiding 4

2. Zes opgaven 7
   - 2.1 De economische positie versterken: 7
   - 2.2 Operationele inzetbaarheid KM waarborgen: 7
   - 2.3 Schakel in de energietransitie vergroten: 8
   - 2.4 Bereikbare stad waarborgen: 8
   - 2.5 Stad, zee en haven met elkaar verbinden: 9
   - 2.6 Toekomstbestendig ontwikkelen: 9
   - 2.7 Twee doelstellingen voor de Haven 9

3. Leidende perspectieven 11
   - 3.1 Inleiding 11
   - 3.2 Realisatie toekomstbestendige infrastructuur 11
   - 3.3 Herontwikkelingen in en om de haven 12
   - 3.4 Introductie slimmere mobiliteitsconcepten 12
   - 3.5 Ontwikkeling Energy Maintenance Valley 13

4. De kaart 14

5. Fasering 16
   - 5.1 Fase 1 16
   - 5.2 Fase 2 17
   - 5.3 Fase 3 18

1. Inleiding

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

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

In de toekomst…

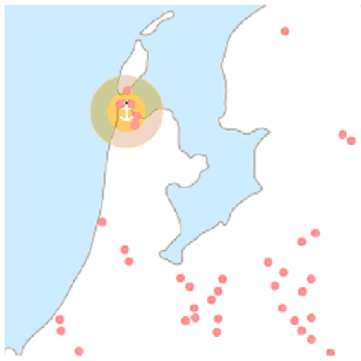
Het Maritiem Cluster is de thuisbasis voor de Koninklijke Marine. De onderhoudswerkplaatsen in de haven zijn hoogwaardige geoutilleerd en voorzien de KM en civiele bedrijven van adequaat onderhoud aan schepen (en wapensystemen). Tevens is de haven van Den Helder de plek waar een belangrijk deel van de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

Vandaag…

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

Thuisbasis Koninklijke Marine

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



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

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

Logistieke basis voor offshore en aanlandplaats van duurzame energie

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

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

De energietransitie biedt nieuwe perspectieven (elektriciteit en waterstof) ten aanzien van de bestaande rol van Den Helder als aanlandingshub voor het Noordzeegas. Den Helder heeft de potentie om zich te ontwikkelen tot een belangrijke duurzame energiehub voor aanleg, beheer en onderhoud van windparken, waar de energie van de windparken op zee zowel in de vorm van elektronen als waterstof moleculen kan worden aangeland.

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

Windenergie op zee
met kabelroutes van het net op zee
Doordewind
Ten noorden van de Waddeneilanden
Onderzoekgebied kabelroutes
Eemshaven
Nederaalek
Lagelander
Lagelander
Hollandse Kust (noord)
Ijmuiden Ver
Beverwijk
Hollandse Kust (west)
Hollandse Kust (zuid)
Maasvlakte
Borssele
Geertruidenberg
Borssele
Legenda
Platform net op zee
Aansluiting hoogspanningsnet
Windenergiegebieden
Windturbines toekomstige wind parken (indicatief)
Kabelroute in gebruik
Kabelroute in aanleg
Kabelroute in procedure
Kabelroute in onderzoek
Windparken in gebruik

2. Zes opgaven

Den Helder vertegenwoordigt een belangrijk Maritiem Cluster met de onderhoudslogistiek van zowel de Koninklijke Marine als de Offshore. De logistieke kracht van dit cluster zit hem in de kennis en het onderhoud van High-Tech maritieme systemen. De uitdaging is om dit cluster verder te verbinden en daarmee te versterken langs de lijnen van samenwerking op het gebied van infrastructurele ontwikkelingen, aantrekken van nieuwe bedrijvigheid, bundeling van civiel-militaire onderhoudscapaciteit, de bevordering van een aantrekkelijk vestigingsklimaat om te wonen, werken en recreëren en het koppelen van onderwijs en kennisdeling. De economische ontwikkeling die hiermee kan worden gerealiseerd vormt de belangrijkste aanleiding om het maritiem
cluster te ontwikkelen.

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

2.1 De economische positie versterken:

Den Helder en de regio moeten blijven inzetten op de economie met een focus op het versterken van het vestigingsklimaat. De Kop van Noord-Holland kampte met een neerwaartse demografische -en economische spiraal. Deze is gekeerd, maar vraagt constante aandacht om de ingezette trend van evenwichtige economische ontwikkeling vast te houden en te versterken. Met de verdere afname van het bestaande olie en gas onderhoud is er een nieuwe economische basis nodig. De energietransitie biedt nieuwe perspectieven (elektriciteit en waterstof) op de bestaande rol van de regio en daar liggen dan ook kansen.

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

2.2 Operationele inzetbaarheid KM waarborgen:

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

Daarnaast wil de KM een aantrekkelijke werkgever zijn in een aantrekkelijke woon- en leefomgeving. Dat vraagt om ruimtelijke kwaliteit, goede huisvesting en goede voorzieningen op zowel het Defensieterrein als in de stad. Naast de ruimtevraag 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.

2.3 Schakel in de energietransitie vergroten:

In de haven is fysieke ruimte nodig om de nieuwe economie rondom Wind op Zee en H2 te kunnen faciliteren. Deze stap is noodzakelijk om ook voor de toekomst de offshore sector als een tweede economische pijler in de haven voor de toekomst zeker te stellen. Den Helder ligt op een sleutelpositie ten opzichte van de (noordelijke) Noordzee. Gelet op de ontwikkelingen rondom Wind op Zee - nu
en na 2030 - ligt er voor Den Helder en de regio een opgave om hier op tijd de aansluiting te realiseren.

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

De Kop van Noord-Holland streeft er naar om naast het offshore onderhoud aan windparken tevens een hub te worden in de productie, aanlanding, omzetting en doorvoer van duurzame energie vanaf de Noordzee. Hiervoor zet de regio in op een goed vestigingsklimaat voor de nieuwe partijen die hun werkzaamheden zoeken in het onderhoud, de logistiek en bevoorrading van windparken en waterstofinfrastructuur op de Noordzee. Hiervoor is dus naast ruimte ook inzet nodig op goede faciliteiten, goede bereikbaarheid, kennis en mogelijkheden voor experimenten.

2.4 Bereikbare stad waarborgen:

De regio - en de stad Den Helder in het bijzonder - heeft te maken met toenemende verkeersdruk en een daarmee gepaard gaand verkeersveiligheidsvraagstuk. Er is veel verkeer dat gebruik maakt van de huidige beperkte routes naar de bedrijven (Westoever, Nieuwe Werk en binnenstad), de KM (via Moormanbrug) en de Veerhaven (doorgaande route naar Texel). Er is een duurzame oplossing nodig om tegemoet te komen aan de vraag naar bereikbaarheid , verkeersveiligheid en de wens van inwoners om congestie ten alle tijden zoveel mogelijk tegen te gaan, opdat de leefbaarheid van de stad en haar inwoners niet langer (of extra) onder druk komt te staan en de bereikbaarheid van havenactiviteiten geborgd blijft.

2.5 Stad, zee en haven met elkaar verbinden:

Den Helder is een echte havenstad en al generaties verbonden met de zee. Tegelijkertijd is de zee – en in minder mate ook de haven – nauwelijks te ervaren. Grote

dijken beschermen Den Helder (en Nederland) maar daarmee is de verbinding tussen de stad en de haven en de zee wel beperkt. Den Helder streeft ernaar om de verbinding tussen stad en zee en tussen stad en KM te versterken. De verbindingen zijn in de loop van de decennia veranderd en er wordt naar de toekomst toe meer gevraagd. Waar de twee elkaar raken, zoals op Willemsoord, ontstaat reuring en energie. Verbindingen zijn nodig om de aantrekkelijkheid van de stad en de haven te versterken.

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

2.6 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.

2.7 Twee doelstellingen voor de Haven

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

1. *Het versterken van de Haveneconomie:*

Met het versterken van de haveneconomie bedoelen wij dat er maximaal ingezet wordt op enerzijds wat er al is en anderzijds op wat er komen gaat gelet op de transities waar ook de haven van Den Helder mee te maken krijgt.

De haven is voor Den Helder de economische motor en de reële mogelijkheid voor economische groei. De haven biedt kansen voor verdere economische ontwikkeling op het gebied van offshore & maintenance en inzet op waterstof.

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 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.

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

2. *Het versterken van de Maritieme stadsontwikkeling:*

Den Helder 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.

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

Met het sociaal verbinden van haven, Marine en stad bedoelen wij een betere vervlechting van stad, haven en KM, door bijvoorbeeld functies van KM in de stad te realiseren en verbindingen te versterken tussen bestaande organisaties om met elkaar aan de slag te gaan in en om de haven.

3. Leidende perspectieven

3.1 Inleiding

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

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

We onderscheiden de volgende ontwikkelingen over vier thema's:

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

In dit hoofdstuk worden de perspectieven kort toegelicht. In hoofdstuk 4 t/m 7 worden de projecten die onder de perspectieven vallen uitgeschreven.

3.2 Realisatie toekomstbestendige infrastructuur

Kern

Het verplaatsen van de Moormanbrug, in combinatie met een nieuwe brug (Ravelijnbrug) over het Nieuwe Werk en de afwaardering (langzaam verkeer) 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 het Defensiehaventerrein 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 Zuiden te verplaatsen, in combinatie met een verlenging daarvan over het Nieuwe Werk naar de Rijksweg 250 (via een Ravelijnbrug), wordt bijgedragen aan het scheiden van verkeersstromen en zal de mobiliteit voor zowel Den Helder als het Haventerrein aanzienlijk worden verbeterd. Nevenvoordeel is dat de kaderuimte ten noorden van de nieuwe brug aan zowel de civiele als de militaire zijde beter kan worden benut door 'grotere' zeegaande schepen om af te meren. Daarvoor is verdieping van de vaarweg noodzakelijk.

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

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

3.3 Herontwikkelingen in en om de haven

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

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

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

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

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

3.4 Introductie slimmere mobiliteitsconcepten

Kern
Het ontwikkelen van een logistieke hub en mobiliteitshub

Toelichting

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

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

de logistieke hub fysiek en functioneel gecombineerd kan worden met een mobiliteitshub, en een energiehub.

3.5 Ontwikkeling Energy Maintenance Valley

Kern

De ontwikkeling van een 'Energy Maintenance Valley'.

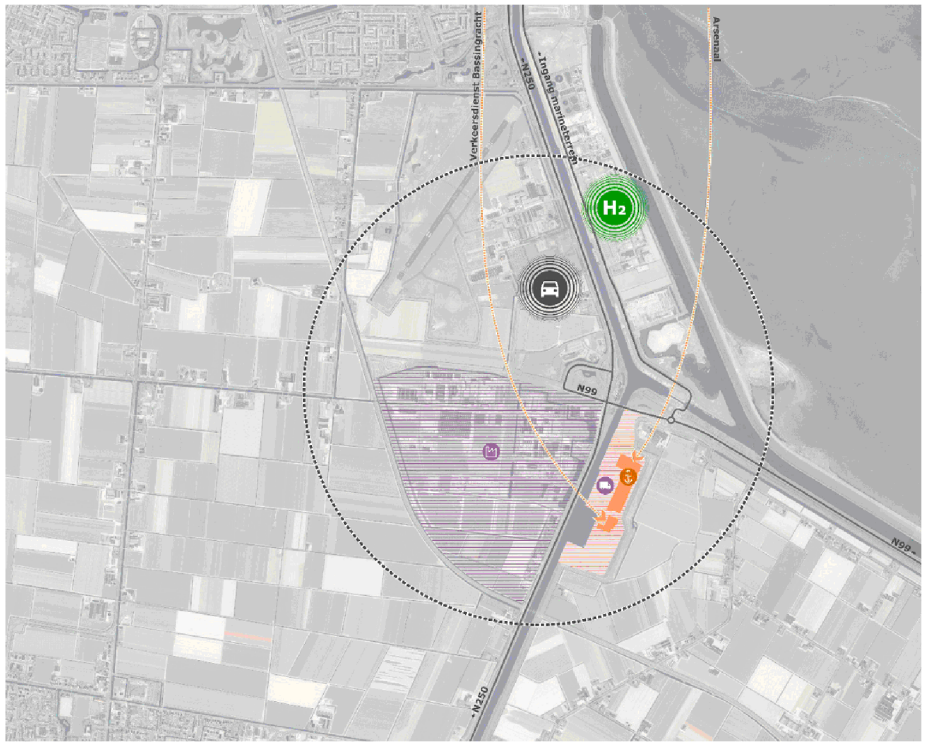
Toelichting

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

AT OSBORNE

4. De kaart

- ontwikkelgebied marineterrein
- ontwikkeling kadelengte marine
- ontwikkelgebied publieke haven
- Boerenverdrietverbinding
- ontwikkelgebied civiele haven
- ontwikkelgebied kennishaven en Energy Maintenance Valley
- ontwikkeling kadelengte civiele haven
- ontwikkelgebied multifunctionele dijk
- te ontwikkelen stedelijke locatie
- kustwachtcentrum
- uitzichtpunt
- waterstofcentrale
- mobiliteitshub De Kooy
- logistieke hub Kooyhaven
- te ontwikkelen bedrijventerrein t.b.v. Maritieme Cluster
- zoekgebied integrale ontwikkeling logistieke-, mobiliteits- en energiehub
- nieuwe verbindingen infrastructuur



- ontwikkelgebied marineterrein
- ontwikkeling kadelengte marine
- ontwikkelgebied publieke haven
- Boerenverdrietverbinding
- ontwikkelgebied civiele haven
- ontwikkelgebied kennishaven en Energy Maintenance Valley
- ontwikkeling kadelengte civiele haven
- ontwikkelgebied multifunctionele dijk
- te ontwikkelen stedelijke locatie
- kustwachtcentrum
- uitzichtpunt
- waterstofcentrale
- mobiliteitshub De Kooy
- logistieke hub Kooyhaven
- te ontwikkelen bedrijventerrein t.b.v. Maritieme Cluster
- zoekgebied integrale ontwikkeling logistieke-, mobiliteits- en energiehub
- nieuwe verbindingen infrastructuur

5. Fasering

Het Maritiem Cluster is een grootschalige gebiedsontwikkeling. Diverse projecten zullen in de komende decennia uitgevoerd worden. In hoofdstuk 4 is aangegeven welke ontwikkelingsperspectieven er zijn. In dit hoofdstuk gaan we in op de voorgestelde fasering van het programma, opdat beter zicht ontstaat op die ontwikkelingen die op korte termijn en welke op langere termijn plaats zullen hebben. De onderstaande fase aanduidingen zijn opgenomen op de volgende twee kaarten.

5.1 Fase 1

Fase 1 betreft ontwikkelingen die met name te maken hebben met de infrastructuur. Hieronder vallen het verplaatsen van de Moormanbrug, in combinatie met een nieuwe brug over het Nieuwe Werk en de Van Kinsbergenbrug, aanpak van de primaire kering en kades en verdiepen van de vaarweg Nieuwe Diep, creëren van een volwaardige vaarroute door het Boerenverdriet.

Toegang tot het Defensiehaventerrein Het Nieuwe Werk 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 vormen dagelijks voor verkeersproblemen. Door de Moormanbrug, die aan vervanging toe is, enkele honderden meters naar het Zuiden te verplaatsen, in combinatie met een verlenging daarvan over het Nieuwe Werk naar de Rijksweg 250 (via een Ravelijnbrug), wordt bijgedragen aan het scheiden van verkeersstromen en zal de mobiliteit voor zowel Den Helder als het Haventerrein aanzienlijk worden verbeterd. Nevenvoordeel is dat de kaderuimte ten Noorden van de nieuwe brug aan zowel de civiele als de militaire zijde beter kan worden benut door 'grotere' zeegaande schepen om af te meren. Daarvoor is verdieping van de vaarweg noodzakelijk. Een ander nevenvoordeel is dat de brug op de nieuwe locatie buiten de veiligheidsrisicozonering wordt geplaatst.

Het creëren van een volwaardige vaarroute door het Boerenverdriet tenslotte, 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.
de verplaatsing van de Moormanbrug, de Ravelijnbrug, werken aan de primaire kering en de aanleg van de nieuwe kades aan het NDNW.

5.2 Fase 2

Fase 2 behelst diverse ontwikkelingen.

I. *Ontwikkeling van Buitenveld, Bassingracht en stedelijke locaties buiten de Nieuwe Haven voor moderne legering van Defensiepersoneel*

708211

0718

Legering van Defensiepersoneel vindt op dit moment op het haventerrein plaats. Door het niet-operationele deel van de legeringsgebouwen buiten het haventerrein te brengen, naar de locatie Buitenveld of de locatie Bassingracht, wordt ruimte gecreëerd op het haventerrein. Dit biedt de mogelijkheid om flexibile woon- en verblijfseenheden te realiseren voor de medewerkers van de KM, nabij het Kazerneterrein ende binnenstad van Den Helder. Gevolg hiervan is dat het de werving en het behoud van personeel stimuleert, en de binding met het van oudsher maritieme karakter van de stad en met de maritieme sector in de regio onderstreept en versterkt. Nevenvoordeel is dat de legering buiten de veiligheidsrisicozonering van de aanwezige Bewapeningswerkplaatsen geplaatst waarmee de veiligheid van personeel wordt verhoogd.

II. *Het ontwikkelen van een logistieke hub en mobiliteitshub*

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

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

III. *De ruimtelijke consequenties van een 'Maritime Maintenance Valley' - versterking van de industriesamenwerking*

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.

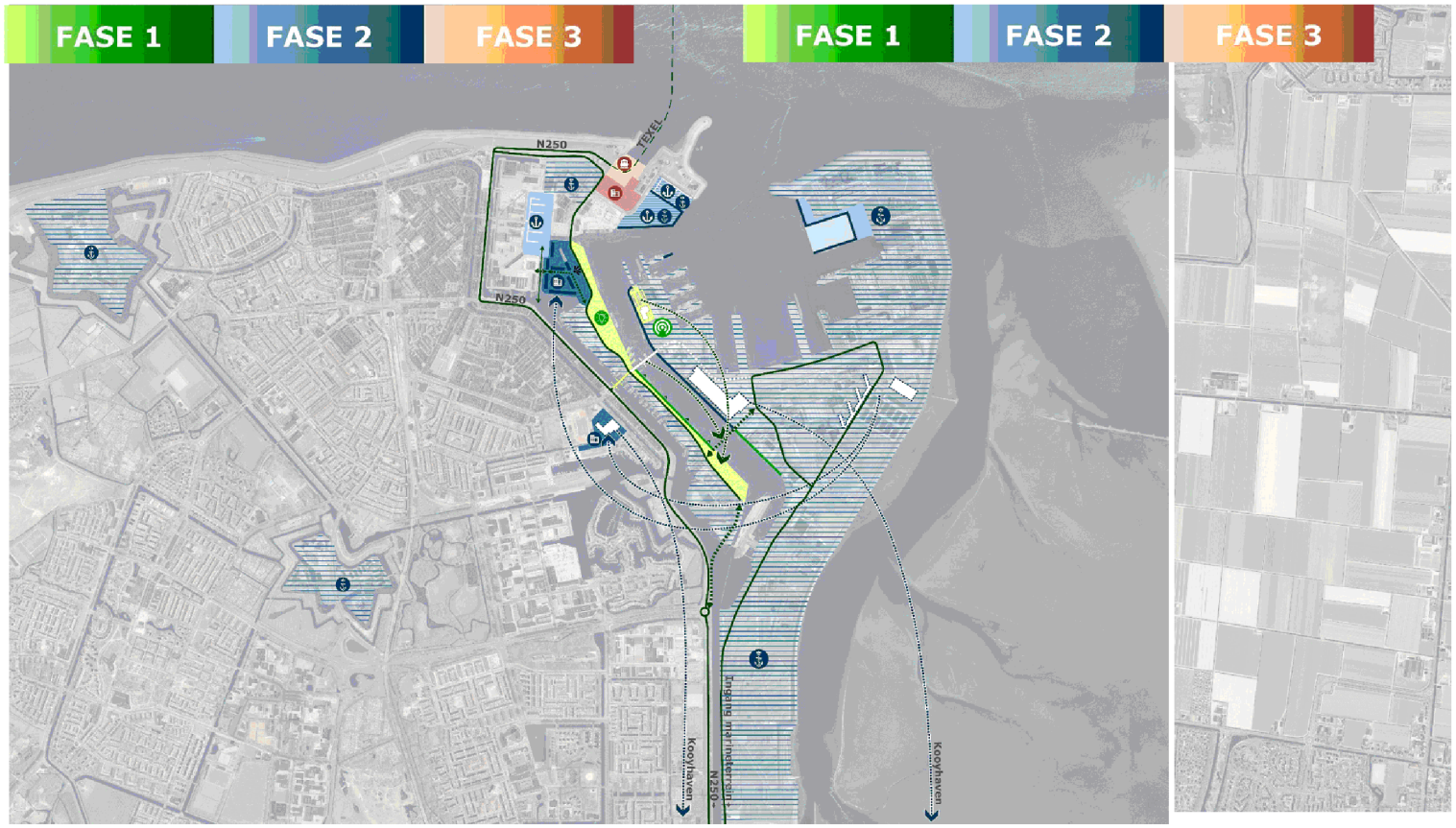
IV. *De ontwikkeling van een 'Energy Maintenance Valley' – versterking van civiele bedrijvigheid voor onderhoud van wind op zee of andere (hernieuwbare energie-gerelateerde) bedrijvigheid.*

Dit betreft de ontwikkeling van terreinen in de haven die geschikt zijn voor het onderhoud van Wind op zee. De energietransitie vraagt van alle havens in Nederland een substantiële bijdrage. Deze bijdrage zal zijn in assemblage, opslag en beheer en onderhoudsvoorzieningen. De haven van Den Helder zal met name ten aanzien van dat laatste onderwerp ingezet kunnen worden. De huidige pitstop haven, die al voorziet in het onderhoud van de huidige gas en olievelden is even zo goed gelegen en geschikt te

maken voor het onderhoud van de win op zee parken en op termijn de H2 centrales. Dit vraagt ruimte in de haven in orde grootte 4-6 ha. Hiervoor wordt gekeken naar Harssens als locatie waar civiele bedrijven ruimte hebben voor de noodzakelijk werkzaamheden. In de huidige situatie wordt Harssens, althans met name de steigers gebruikt door de KM. Deze functies zullen in de haven blijven, maar vragen wel een verplaatsing of herinrichting van het gebied.

5.3 Fase 3

Fase 3 ontwikkelingen zijn ontwikkelingen voor de wat verdere toekomst. Denk hierbij aan de verplaatsing van de Veerhaven. Het zijn ontwikkelingen die nu wel gewenst lijken, maar die om pragmatische redenen later in de tijd beter passen. Het gaat hier dus om een noordwaartse verplaatsing van de Veerhaven, en daarmee gepaard gaande herontwikkeling van het voorterrein. Dit vraagt uiteraard ook om aanpassingen in de havenmond (verlengen pier).


FASE 1
FASE 2
FASE 3
FASE 1
FASE 2
FASE 3
N250
TEXEL
N250
Toegang marinekanaal
Kooyhaven
N250
Kooyhaven

708211

0718

AT OSBORNE

© 2023, AT Osborne
mei 2023

AT Osborne
Postbus 168
3740 AD Baarn
5.1.2e

www.atosborne.nl

708211

0718

708211

0718

Ministerie van Defensie

KD:Ambtelijke leiding
DIRECTORAAT-GENERAAL BELEID

Locatie
Den Haag - Plein-Kalvermarktc.
Kalvermarkt 32
's-Gravenhage

Postadres
Postbus 20701
2500 ES 'S-GRAVENHAGE
MPC 58B

Contactpersoon
5.1.2e
Coordinerend Adviseur
M 5.1.2e
5.1.2e @mindef.nl

www.defensie.nl

Datum
15 maart 2023

Bij beantwoording, datum, onze referentie en onderwerp vermelden.

verslag

Betreft	Verslag directeurenoverleg Toekomstontwikkeling Den Helder
Vergaderdatum en -tijd	07 maart 2023,15.30-17.00 uur, Ministerie van Defensie
Aanwezig	Provincie Noord-Holland: Directeur Beleid, Herman Schartman Gemeente Den Helder: Manager Strategische opgave,n 5.1.2e Defensie: Directeur Materieel, Leefomgeving, Vastgoed en Duurzaamheid, Generaal-Majoor 5.1.2e 5.1.2e 5.1.2e 5.1.2e Coördinerend adviseur omgevingsbeleid, 5.1.2e 5.1.2e (actiepunten/afspraken)

- KM werkt aan Visie Koninklijke Marinebasis Den Helder
- Onderdeel daarvan is : fasering behoeftestelling voor gezamenlijk bestuurlijk voornemen CVV
- Maritiem Cluster werkt aan masterplan
- Ambtelijke werkgroep bestaande uit Defensie, KM, provincie NH en Gemeente DH gaan stukken uitwerken en voorbereiden voor de directeuren overleggen.
- Toewerken naar een gezamenlijk bestuurlijk voornemen d.d. 29 juni a.s.

Actie voor de werkgroep:

- Maak scopebeschrijving/gebiedsbeschrijving
- Beschrijf clusterprojecten en vraagstukken
- Benoem kwesties/knelpunten
- Zet dit in volgordelijkheid/fasering
- Zet raamwerk gezamenlijk bestuurlijk voornemen op voor juni inclusief aansturing/governance en financiën (iedere partij vanuit eigen

verantwoordelijkheid)

- Leg dit voor in volgend directeurenoverleg (10 mei)

Aandachtspunten:

KM/Defensie: RUIMTE CREEREN - MENSEN HUISVESTEN/Binden met regio - BEDRIJFSVOERING/OPERATIONELE GEREEDHEID VERBETEREN

Oa:

Bedrijfsvoering marine verbeteren: verplaatsen MoOrmanbrug-aanleg kade

fysieke ruimtevraag, indirect ruimtegebruik (vergunningen, geluid,zonering)

Toegang haven-mobiliteit

Waterveiligheid

Legering/huisvesting

Versterking zeedijk in combinatie met Ravelijnbrug en Moormanbrug

Munitieopslag zonering

Maintenance valley-Submarine Valley

Logistieke hub/Kooypunt in relatie tot Basingracht, ODC en eventueel onderhoudsactiviteiten icm bedrijfsleven

Provincie: CIVIELE EN MILITAIRE PUZZEL –ENERGIETRANISITIE-BEREIKBAARHEID WEG

Oa:

Stikstof

Middelen provincie en Rijk

Veerhaven RWS/Teso

Fasering aanbrengen

Gemeente: HISTORISCH EN ECONOMISCH PERSPECTIEF OP LANGE TERMIJN

Oa:

Koninklijke marine

Toerisme

Havenontwikkeling

Dirksz Admiraal (woon)gebied

KD:Ambtelijke leiding
DIRECTORAAT-GENERAAL
BELEID

Datum
15 maart 2023

CONCEPT BESTUURSAKKOORD

ONTWIKKELING MARITIEM CLUSTER DEN HELDER

Partijen:

a. Het Ministerie van Defensie, in deze vertegenwoordigd door Staatssecretaris Van der Maat

b. De gemeente Den Helder, (hierna ook te noemen: de gemeente), in deze vertegenwoordigd door: wethouder/burgemeester xxx

c. De provincie Noord Holland, (hierna ook te noemen: de provincie), in deze vertegenwoordigd door: gedeputeerde/CdK xxxx

d. Het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier, (hierna ook te noemen het hoogheemraadschap), in deze vertegenwoordigd door xxx

Partijen worden hierna gezamenlijk 'partijen' genoemd.

Inleiding:

Defensie, Provincie Noord Holland en Gemeente Den Helder werken samen aan een toekomstbestendige ontwikkeling van het havengebied in Den Helder. Het doel is te komen tot versterking van de economische structuur van Den Helder en borging van de uitgangspunten van het kabinetsbeleid vastgelegd in het defensie Strategisch Vastgoedplan 2022.

In en rond Den Helder raken Defensie – en maatschappelijke opgaven elkaar. Den Helder heeft 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 een noodzaak om in te spelen op de verwachte gevolgen van klimaatverandering, zoals de stijgende zeespiegel en bieden ontwikkelingen rondom de energietransitie kansen voor de regio Kop van Noord-Holland. De urgentie is hoog, gelet op de ontwikkeling op het gebied van de afbouw van fossiele brandstoffen waarop de regio is ingericht en de noodzaak voor Defensie om te vernieuwen en te groeien.

Defensie wil de operationele gereedheid verhogen, de werk- en woonomstandigheden op de kazernes verbeteren om een goede en aantrekkelijke werkgever te blijven, de duurzaamheid van het vastgoed als onderdeel van de Rijksbrede opgaven ontwikkelen en de betaalbaarheid verbeteren. Dit vereist ruimte voor vastgoed en ruimte om te oefenen, varen, vliegen en rijden. Dat gaat gepaard met belasting, maar biedt ook kansen voor werkgelegenheid en samenwerking op tal van gebieden, zoals innovatie, energietransitie, opleidingen en natuur.

Den Helder en Defensie zijn nauw met elkaar verweven. Zo is Den Helder de thuishaven voor de Koninklijke Marine en beheert Defensie vanuit Den Helder de Nederlandse Kustwacht. Defensie wil nog meer dan voorheen met de samenleving en de regio verbonden zijn. Wat belangrijk is voor de Koninklijke Marine is ook belangrijk voor de regio. Defensie is in de regio de grootste werkgever en

CONCEPT

wezenlijk onderdeel van de economische en sociaal-maatschappelijke structuur (voorzieningen op het gebied van onderwijs en innovatie, sport, duurzaamheid). De concentratie van de Koninklijke Marine op het Nieuwe Haventerrein vraagt het samen nadenken over de herbestemming van het monumentale Erfprins en de Maaskampkazerne op fort Dirksz Admiraal.

Om te komen tot realiseerbare en inpasbare oplossingen van de opgaven, is een brede, integrale en gebiedsgerichte aanpak essentieel. Partijen zoeken gezamenlijk naar oplossingen die niet alleen resultaat bereiken op eigen doelstellingen, maar bij voorkeur van meerwaarde zijn in het gezamenlijk belang. Dit zodanig dat de bestaande kwaliteiten in het gebied niet verminderen en waar mogelijk zelfs verbeteren.

Sinds 2020 is de *Ontwikkeling van het Maritiem Cluster* de benaming voor de samenwerking tussen gemeente Den Helder, Defensie/Koninklijke Marine (KM) en provincie Noord-Holland, gebaseerd op het samenbrengen van belangen en behoeftes van alle partijen binnen het Maritiem Cluster. Belangen en behoeftestellingen zijn leidend geweest, en blijven leidend, bij het gehele proces voor het bepalen van ontwikkelrichtingen waar de ambities vorm in krijgen. Functies en gebruik zijn boven eigendom gesteld bij het leggen van de puzzel rond alle opgaven. Dit heeft geleid tot een Masterplan, waarin ontwikkelrichtingen verbeeld zijn.

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

Dit heeft geleid tot de ondertekening in februari 2022 van een gezamenlijke Intentieverklaring voor de Ontwikkeling Maritiem Cluster Kop van Noord-Holland-Den Helder (zie bijlage).

Dit bestuursakkoord is een logisch vervolg op bovenstaande. Met dit akkoord wordt het samenwerken in een integrale, gebiedsgerichte aanpak bestendigd– met als doel deze kansen te verzilveren.

Defensie zet daarbij in op samenwerking langs de sporen van Duurzaamheid, Vastgoed, versterking civiel-militaire samenwerking en Personeel. De provincie Noord-Holland zet zich in voor een betere bereikbaarheid en een toekomstbestendige economische ontwikkeling van de regio. De gemeente Den Helder spant zich in om ruimtelijke oplossingen planologisch in te passen en voor herbestemming van vrijkomende Defensielocaties.

In dit bestuursakkoord worden afspraken gemaakt over projecten die deze sporen koppelen aan de maatschappelijke opgaven in het gebied dat partijen *het Maritiem Cluster Den Helder* noemen. (actueel gebiedskaartje invoegen)

Partijen zijn het volgende overeengekomen:

1. **Definities**
   ….
2. **<u>Met het ondertekenen van het BA leggen Partijen vast:</u>**

- Het Masterpan als leidend perspectief voor verdere planuitwerking en toelichting op de scope
- fasering in aanpak, start van de uitwerking

CONCEPT

- Afspraken over de samenwerking (van gezamenlijke belangen en behoeftestellingen naar benoemen projecten fase 1, naar planuitwerking, procedures en financiering – vanuit verantwoordelijkheden van bevoegde gezagen) via programmatische aanpak
- Afspraken over de governance (en relatie met de omgeving)
- Afspraken over programmaorganisatie & financiering daarvan
- Afspraken over jaarlijkse bijstelling programma (en wat dat betekent voor het akkoord)
- Looptijd overeenkomst en Exitstrategie

3. Het Masterplan als leidend perspectief

3.1 Het Masterplan is een gezamenlijk onderschreven ideaal toekomstbeeld van het Maritiem Cluster in 2050+. Partijen stellen het Masterplan vast als leidend perspectief voor verdere planuitwerking. Het Masterplan is onlosmakelijk onderdeel van deze overeenkomst.

3.2 Tijdens de ondertekening van dit Bestuursakkoord is het Masterplan gereed, maar nog niet volledig uitgewerkt. Het Masterplan heeft ook een communicatief doel: het wervend uitdragen van het toekomstbeeld waar andere stakeholders op kunnen aanhaken. Partijen onderschrijven het communicatieve doel en constateren dat de bijlage bij dit Bestuursakkoord de basisinput vormt voor het definitieve Masterplan.

3.3 Het definitieve Masterplan wordt vastgesteld door de Stuurgroep, zie artikel ...

3.4 Met het ondertekenen van dit Bestuursakkoord leggen partijen vast dat zij gezamenlijk gaan werken aan de planuitwerking van en de besluitvorming voor verschillende onderdelen uit het Masterplan.

3.5 Om te komen tot realiseerbare en inpasbare oplossingen van de opgaven, is een brede, integrale en gebiedsgerichte aanpak van de gebiedsontwikkeling essentieel. Partijen zoeken gezamenlijk naar oplossingen die niet alleen resultaat bereiken op eigen doelstellingen, maar bij voorkeur van meerwaarde zijn in het gezamenlijk belang. Dit zodanig dat de bestaande kwaliteiten in het gebied niet verminderen en waar mogelijk verbeteren.

3.6 De ontwikkeling van het Maritiem Cluster zal vele jaren in beslag nemen. Gedurende de looptijd van deze integrale gebiedsontwikkeling zal blijken dat nieuwe ideeën ontstaan en onderdelen van het Masterplan niet haalbaar zijn, of gewijzigd uitgewerkt moeten worden. In de gezamenlijke inzet van partijen om tot uitvoerbare projecten te komen, zal het Masterplan altijd als het leidend perspectief blijven dienen. Nieuwe ideeën en alternatieven worden getoetst op de vraag hoe deze passen binnen het gezamenlijk belang. Met het Masterplan wordt de integraliteit geborgd.

3.7 De samenwerking richt zich op activiteiten binnen het maritiem cluster, met daarin de onder 4 genoemde speerpunten, die bijdragen tot het versterken van de haveneconomie en de maritieme stadsontwikkeling. Defensie is in alle gevallen de initiatiefnemer binnen de Kazerne Nieuwe Haven.

3.8 Planuitwerking gebeurt gezamenlijk, uitvoering door eigenaar en/of bevoegd gezag, tenzij daar andere bestuurlijke afspraken over gemaakt worden. Voorafgaande aan de uitvoering worden uitvoeringsovereenkomsten gesloten per project tussen deze partijen, en indien noodzakelijk of gewenst met andere partijen.

CONCEPT

3.9. Partijen stellen gezamenlijk een (uitvoerings-)programma op, waarin alle activiteiten opgenomen worden om te komen uitvoerbare projecten; en rollen en verantwoordelijkheden van partijen verduidelijkt zijn in de verschillende fasen van planuitwerking tot en met uitvoering.

3.10 Gezamenlijk werken partijen aan een financieringsvoorstel op hoofdlijnen voor fase 1 van het programma, rekening houdend met gemeenschappelijke belangen en het effect van (een set van) maatregelen op het bredere maatschappelijk belang; binnen twee jaar na ondertekening van deze overeenkomst. Gedurende de looptijd van dit akkoord worden soortgelijke financieringsafspraken op hoofdlijnen voor de overige fasen gemaakt.

3.11 Met het ondertekenen van het Bestuursakkoord gaan partijen geen investeringsverplichting aan.

3.12 Het in dit akkoord bepaalde laat de publiekrechtelijke positie en bevoegdheden van partijen onverlet. Het bepaalde in deze Overeenkomst zal een Partij niet belemmeren in de uitoefening van haar publieke taak en het staat elke Partij dusdoende vrij om de haar toekomende publiek- en administratiefrechtelijke bevoegdheden ter uitoefening van die taak aan te wenden. Wanneer publieke taken en bevoegdheden binnen de scope van het Maritiem Cluster plaatsvinden, spreken partijen af hierover in overleg te treden en afstemming te zoeken met andere activiteiten binnen het programma.

CONCEPT

4. Maatregelen en fasering

4.1 Fase 1 betreft ontwikkelingen die met name te maken hebben met de infrastructuur. Hieronder vallen het verplaatsen van de Moormanbrug, in combinatie met een nieuwe brug over het Nieuwe Werk en de Van Kinsbergenbrug, aanpak van de primaire kering en kades en verdiepen van de vaarweg Nieuwe Diep, creëren van een volwaardige vaarroute door het Boerenverdriet.

4.2 Fase 2 behelst diverse ontwikkelingen.
I Ontwikkeling van Buitenveld, Bassingracht en stedelijke locaties buiten de Nieuwe Haven voor moderne legering van Defensiepersoneel.
II Het ontwikkelingen van een logistieke hub en mobiliteitshub
III De ruimtelijke consequenties van een 'Maritime Maintenance Valley' - versterking van de industriesamenwerking op scheepsonderhoud.
IV De ruimtelijke consequenties van een 'Energy Maintenance Valley' – versterking van civiele bedrijvigheid voor onderhoud van wind op zee of andere (hernieuwbare energie-gerelateerde) bedrijvigheid.

4.3 Fase 3 bevat ontwikkelingen voor de langere termijn, zoals de verplaatsing van de veerhaven.

4.4 In het Masterplan worden de pakketten aan maatregelen nader toegelicht.

5. Governance en organisatie

5.1 Partijen verbinden zich aan het gezamenlijk verder uitwerken van het Masterplan tot uitvoerbare projecten. De raakvlakken tussen 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, onafhankelijk waar het kan. Partijen zijn van mening dat hiervoor een aparte governance en organisatie structuur voor moet worden ingericht.

5.1 Partijen richten een Stuurgroep in.. De Stuurgroep
- beslist over de voortgang van het programma en de actualisatie van het Masterplan
- zoekt afstemming met andere partijen op bestuurlijk niveau
- beslist over uitvoeringsovereenkomsten met andere partijen
- benoemt de programmadirecteur

De Stuurgroep fungeert daarmee als Bestuurlijk Opdrachtgever.
De leden zijn gemandateerd door …..

5.2 De Stuurgroep wordt geadviseerd door het Directeurenoverleg, bestaande uit….plus de programmamanager.

5.3 Het DO is als Ambtelijk Opdrachtgever verantwoordelijk voor de opdracht aan het programmabureau. De opdracht aan het programmabureau behelst regievoering, coördinatie en ondersteuning, zoals:

5.3.1 het uitwerken van het Masterplan tot een Uitvoeringsprogramma
5.3.2 het per onderdeel van het Uitvoeringsprogramma in samenwerking met andere partijen vastleggen van rollen, taken en verantwoordelijkheden in het kader van 'samen wat moet, afzonderlijk wat kan'
~~5.3.3 het (laten) uitvoeren van nadere onderzoeken~~
5.3.4 het zorgdragen voor agendering van het OMC op regionale, nationale en internationale agenda's en -uitvoeringsagenda's (MIRT, IKW),
5.3.5 het verwerven van externe financieringsbronnen (en waar nodig ontwikkeling van GREX)
5.3.6 het voorbereiden van uitvoeringsovereenkomsten
5.3.7 het jaarlijks rapporteren op voortgang; het expliciet maken van noodzakelijk keuzes; en het voorstellen van aanpassingen aan Masterplan en programma (inclusief de daarbij behorende consequenties) aan het directeurenoverleg ter voorbereiding van besluitvorming door de stuurgroep
5.3.8 het coördineren van de aanvragen van noodzakelijke vergunningen
5.3.9 ~~het begeleiden/coördineren van de uitvoering~~.

5.4 Het DO is verantwoordelijk voor de bemensing van het programmabureau vanuit eigen organisaties en uitvoerende diensten die in haar opdracht werken.

5.5 De programmadirecteur is verantwoordelijk voor de dagelijkse aansturing van het programmabureau.

5.6 Alle partijen dragen bij aan de financiering van het programmabureau. Deels door het ter beschikking stellen van menskracht en deels financiering van het proces op basis van een begroting (per jaar). Financiering van het proces is de eerste 5 jaar evenredig over partijen verdeeld, daarna volgt een verdeelsleutel op basis van de omvang van het belang bij de gezamenlijke ambitie.

5.7 Het programmabureau is operationeel op 1 januari 2024

CONCEPT

6. Inwerkingtreding, wijzigingen en looptijd

6.1 Dit akkoord treedt in op de dag van ondertekening en eindigt uiterlijk 10 jaar later. Uiterlijk 6 maanden voor einddatum wordt in de Stuurgroep besloten tot mogelijke verlenging en de voorwaarden hiertoe.

6.2 Wijzigingen op en aanvullingen op dit akkoord binden Partijen uitsluitend indien en voor zover die wijzigingen en aanvullingen schriftelijk en uitdrukkelijk zijn overeengekomen, onder vermelding van het moment met ingang waarvan de wijzigingen en/of aanvullingen zullen gelden.

7 Geschillenregeling

8.1. Op deze Overeenkomst, en geschillen voortvloeiende uit deze Overeenkomst is het Nederlands recht van toepassing.

8.2. Op deze Overeenkomst is de Algemene Termijnenwet van toepassing.

8.3. Partijen verplichten zich om, indien geschillen ontstaan over de uitleg dan wel over de uitvoering van de Overeenkomst, met elkaar in overleg te treden, waarbij zal worden getracht dergelijke geschillen minnelijk te beslechten.

8.4. In geval van geschillen over deze Overeenkomst is de rechtbank Noord-Holland bevoegd.

-

CONCEPT

Pagina's zijn geweigerd

1 - 2

5.1.2i

Schetsontwerp (SO)

Het schetsontwerp is een eerste, globale uitwerking van het project. Het SO geeft op hoofdlijnen de ligging, afmetingen, inpassing en ruimtelijke organisatie van het project weer. Het SO bevat onderbouwde ontwerpprincipes, variantenafweging, een eerste toetsing aan de belangrijkste randvoorwaarden en regelgeving, én een indicatieve kostenraming. Technische details, stapelingen en uitgewerkte materiaalkeuzes zijn op dit niveau nog niet uitgewerkt. Het SO biedt de opdrachtgever inzicht in de haalbaarheid en realisatierichting van het project.

Kenmerken:

- Op hoofdlijnen: situatietekeningen, principeschema's, vormgeving en inpassing
- Geen definitieve keuzes voor materialen of detaillering
- Eerste inventarisatie van risico's en randvoorwaarden
- Indicatieve globale kostenraming

Voorlopig Ontwerp (VO)

Het voorlopig ontwerp is een doordachte en uitgewerkte vertaling van het SO naar een integraal ontwerp. Het VO verduidelijkt het ontwerp tot op functioneel en technisch niveau, waarbij maatvoering, globale constructies, installaties, materialisatie en hoofdvormen zijn uitgewerkt, zónder tot in detail te treden. Het VO maakt de ontwerpkeuzes, hoofdbeslissingen en raakvlakken inzichtelijk. Vergunningseisen, technische randvoorwaarden en regelgeving zijn verwerkt en getoetst. Het VO bevat voldoende informatie om definitieve keuzes te maken en risicobeheersing toe te passen. Ook is een geactualiseerde kostenraming onderdeel van het VO. Het VO vormt de basis voor het definitieve ontwerp.

Kenmerken:

- Tekeningen met maatvoering en doorsneden op hoofdlijnen
- Uitwerking en onderbouwing van functie, ruimtelijke inpassing en hoofdconstructie
- Toetsing aan wet- en regelgeving, vergunningseisen
- Uitwerking van knelpunten en risico's
- Gedetailleerdere kostenraming

Definitief Ontwerp (DO)

Het definitief ontwerp is de volledige, uitgewerkte en gereedgemaakte versie van het ontwerp waarop de bestekken en contractstukken gebaseerd worden. Het DO bevat alle benodigde ontwerptekeningen, technische specificaties, details, maatvoering en materiaalkeuzes conform het Programma van Eisen, wet- en regelgeving, relevante normen en binnen de gegeven randvoorwaarden. Het DO dient als bindende basis voor contractvorming en aanbesteding, bevat een getoetste en definitieve kostenraming, en vormt het toetsbare referentieontwerp waarop de opdrachtnemer zijn aanbieding en latere Uitvoeringsontwerp baseert. In het DO zijn afstemming met stakeholders, vergunningseisen, veiligheid, en onderhoudsaspecten verwerkt.

Kenmerken:

- Volledig uitgewerkte ontwerptekeningen met maatvoering, doorsneden, specificaties en details
- Definitieve materiaalkeuzes (indien van toepassing)
- Alle relevante normen, eisen en gebruiksvoorschriften zijn verwerkt
- Getoetste, definitieve kostenraming gebaseerd op hoeveelheden en keuzes
- Geschikt voor aanbesteding, contractvorming en als toetsbare referentie voor het UO

Samenvattingstabel:

Niveau	Weergave	Mate van uitwerking	Materiaalkeuze/detail	Kostenraming
SO	Hoofdlijnen, principes	Globaal, verkennend	Nog niet	Indicatief
VO	Functioneel, technisch	Grotendeels uitgewerkt	Hoofdkeuzes	Gedetailleerd
DO	Uitgewerkt ontwerp	Volledig en aanbestedingsgereed	Definitief	Definitief

Onderzoeksvoorstel

Haalbaarheidsonderzoek vaarroute Willemsoord

Opdrachtgever: Zeestad
Versie: concept 1.0 (reviewversie)
Datum: 17 november 2024

SWECO

Inhoudsopgave

1 Achtergrond 3
Opdrachtgever onderzoeksvoorstel 3
Aanleiding onderzoek 3
Gebruik van sluizen & vaarroute 3
Nieuwe urgentie vaarroute 3
Totstandkoming onderzoeksvoorstel 4

2 Doelstelling & onderzoeksvragen 5
Doelstelling onderzoek 5
Uitgangspunten voor het onderzoek 5
Scenario's 5
A1: Nulscenario (A) – BVS open 6
A2: Nulscenario (B) – BVS dicht 7
B1: Vaarroute Willemsoord (alternatieve route) 8
B2: Vaarroute Willemsoord (verplichte route pleziervaart vanaf Noordhollandsch Kanaal) 9
C: Volwaardige vaarroute Willemsoord (plus-variant) 10
D: Natte Dok als zoetwaterhaven (boezemwater) 11
Belangen 13

3 Voorstel onderzoeksmethodiek 14
Onderzoeksmethodiek 14
Beschikbare documenten 14

4 Proces & planning 15
Rol opdrachtgever/opdrachtnemer 15
Globale doorlooptijd onderzoeksproces 15

Bijlage [X] 16

1 Achtergrond

Opdrachtgever onderzoeksvoorstel

De gemeente Den Helder heeft Zeestad opdracht gegeven voor zowel een onderzoeksvoorstel als het uitvoeren van het onderzoek naar de haalbaarheid van een alternatieve permanente vaarroute via Willemsoord. Zeestad is ontwikkelaar en uitvoerder van de stedelijke vernieuwing in Den Helder Sweco heeft Zeestad begeleid in het opstellen van dit onderzoeksvoorstel. De volgende stap is de uitvoering van het onderzoek op basis van dit onderzoeksvoorstel.

Aanleiding onderzoek

De Koninklijk Marine (onderdeel van Defensie), de provincie Noord-Holland en de gemeente Den Helder werken aan plannen voor de 'Nieuwe Haven' in Den Helder. Deze haven is onderdeel van de Koninklijke Marine en vormt de grootste marinehaven van Nederland. In juni 2023 is een bestuursakkoord tot stand gekomen tussen de bovenstaande drie partijen, met daarin een perspectief voor de gebiedsontwikkeling van het havengebied in Den Helder. Speerpunten uit het akkoord zijn het vergroten van de operationele gereedheid van de Koninklijke Marine, betaalbaarheid van het vastgoed, bereikbaarheid van het Maritiem Cluster, maritieme stadsontwikkeling en verduurzaming. De drie partijen hebben het voornemen om het Maritiem Cluster integraal te ontwikkelen.

Gebruik van sluizen & vaarroute

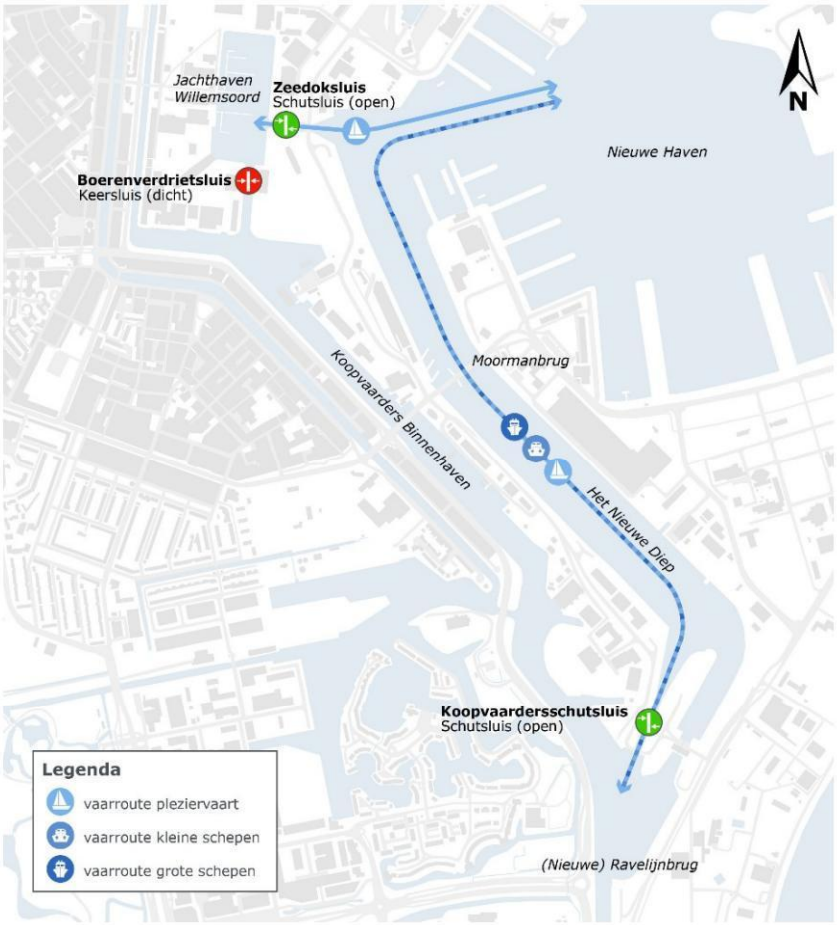
In de toekomstplannen voor het Helderse havengebied vormt de toekomstige vaarroute en daarmee het mogelijke gebruik van de Zeedoksluis (*hierna: ZDS)* en de Boerenverdrietsluis (*hierna: BVS*) een belangrijk vraagstuk. Beide sluizen leiden naar het 'Natte Dok': het gedeelte van de voormalige rijkswerf Willemsoord dat zich in het water bevindt en waar schepen kunnen aanleggen. In 2018-2019 onderzocht de provincie Noord-Holland, in samenwerking met Sweco, de haalbaarheid van een (tijdelijke) omvaarroute via de BSV en ZDS, met het oog op de renovatie van de Koopvaardersschutsluis (*hierna: KVSS*). De conclusie van het onderzoek was dat de omvaarroute haalbaar was, maar dat aanvullende maatregelen nodig waren die in nader overleg met omgevingspartijen moesten worden uitgewerkt. Toen de renovatie van de KVSS mogelijk bleek zonder grootschalige renovatie en zonder omvaarroute, heeft de provincie afgezien van deze oplossing.

In Figuur 1 is een kaartbeeld van het huidige havengebied opgenomen, met daarop de sluizen, bruggen en vaarroutes aangegeven.

Nieuwe urgentie vaarroute

De gemeente Den Helder heeft de 'vaarroute Willemsoord' (via de Boerenverdrietsluis en Zeedoksluis) recent weer op haar agenda gezet. Zo is het voornemen om het Boerenverdriet tot een volwaardige vaarroute te maken vastgelegd in het bestuursakkoord van 29 juni 2023 met de provincie Noord-Holland en het Ministerie van Defensie. De gemeente ziet kansen om de omvaarroute, die eerder als tijdelijke oplossing was bedacht, te vertalen naar een permanente nieuwe vaarroute voor de scheepvaart. Willemsoord kan op deze manier meer fungeren als passantenhaven. Dit biedt kansen voor de stedelijke ontwikkeling en toerisme op Willemsoord, economische kansen voor ondernemers en versterking van de beleving van 'Den Helder, stad aan zee'. Een vaarroute via Willemsoord heeft echter ook gevolgen voor de mobiliteitsstromen en nautische veiligheid. Bovendien biedt een dergelijke vaarroute ook een alternatief in het geval dat de KVSS gestremd is. Hierbij zijn echter aanpassingen aan de BVS benodigd. De BVS is op dit moment namelijk niet doorvaarbaar is en niet gemakkelijk te openen, omdat de sluis niet gemechaniseerd is.

Er is € 14.500.000 beschikbaar voor de ontwikkeling van de vaarroute Willemsoord. Daarbij gaat de gemeente nog op zoek naar cofinanciering bij het Investeringskader Waddengebied (IKW), zoals benoemd in het document 'Projectfiche Boerenverdriet 010224'. Deze (hernieuwde) urgentie vraagt om de uitwerking van een concreet onderzoeksvoorstel voor de uitvoering van een haalbaarheidsonderzoek naar een permanente vaarroute. De provincie Noord-Holland benadrukt echter dat van het bovenstaande budget nog € 13.700.000 resterend is gezien er ruim € 800.000 reeks is gealloceerd.



Figuur 1 - Kaartbeeld havengebied Den Helder

Totstandkoming onderzoeksvoorstel

Sweco heeft Zeestad begeleid in het opstellen van dit onderzoeksvoorstel. In de periode van april t/m oktober 2024 hebben interviews plaatsgevonden met de onderstaande stakeholders:

- De gemeente Den Helder;
- Port of Den Helder (havenmeester);
- Koninklijke Marine/ Rijkshavenmeester;
- Ondernemersvereniging Den Helder;
- Provincie Noord-Holland;
- Jachtwerf Willemsoord;
- Stichting Museumhaven;
- Willemsoord B.V. (*betrokken in reviewronde).*

De stakeholders hebben in een reviewronde in november 2024 een conceptversie van dit onderzoeksvoorstel ontvangen, waarop zij reacties hebben kunnen inbrengen.

2 Doelstelling & onderzoeksvragen

Doelstelling onderzoek

Het doel van het uit te voeren onderzoek is om de haalbaarheid van een permanente vaarroute via Willemsoord te bepalen. Op basis van het onderzoek dient de opdrachtgever een gefundeerde en goed afgewogen keuze te kunnen maken over de mogelijke toekomstige permanente vaarroute en de beide sluizen (ZDS en BVS) in het Natte Dok. Om tot een weloverwogen oplossing te komen dienen in het onderzoek verschillende scenario's te worden onderzocht en te worden afgewogen.

Uitgangspunten voor het onderzoek

In het uit te voeren onderzoek dienen de volgende uitgangspunten te worden gehanteerd:

- Verschillende scenario's dienen te worden onderzocht op haalbaarheid. De scenario's zijn nader uiteengezet onder de paragraaf 'Scenario's'. In het haalbaarheidsonderzoek dienen nut en noodzaak van de verschillende scenario's integraal te worden afgewogen, door de voor- en nadelen inzichtelijk te maken. De criteria waaraan de scenario's worden getoetst zijn minimaal:
  - ✓ Financiële haalbaarheid;
  - ✓ Impact op mobiliteitsstromen en bereikbaarheid (over water en op land), inclusief de relatie met de ruimtelijke plannen en ontwikkeling in het Maritiem Cluster (zoals de verplaatsing van de Moormanbrug, demogelijke toekomstige Ravelijnbrug, de herinrichting van de TESO-haven etc., ontwikkeling van Buitenveld);
  - ✓ Economische impact en economisch perspectief voor Den Helder, inclusief de recreatief-toeristische waarde van een vaarroute via Willemsoord;
  - ✓ Ruimtelijke impact, inclusief gevolgen voor beheer en eigendom;
  - ✓ Nautische veiligheid.
- Het budget waaraan de financiële haalbaarheid van de scenario's wordt getoetst bedraagt €13.700.000, minus de kosten voor de uitvoering van het haalbaarheidsonderzoek. Dit is het bedrag dat eerder vrijgemaakt is voor de realisatie van een nieuwe sluis. Mogelijk kan het budget worden aangevuld met subsidies en/of cofinanciering, bijvoorbeeld uit het Waddenfonds. Het onderzoeksbureau wordt gevraagd om over mogelijke subsidies en cofinancieringsmogelijkheden te adviseren bij het toetsten van de financiële haalbaarheid van de scenario's.
- Er dient in het onderzoek aandacht te zijn voor de fasering (middellange termijn, lange termijn, tijdelijke situatie.

Scenario's

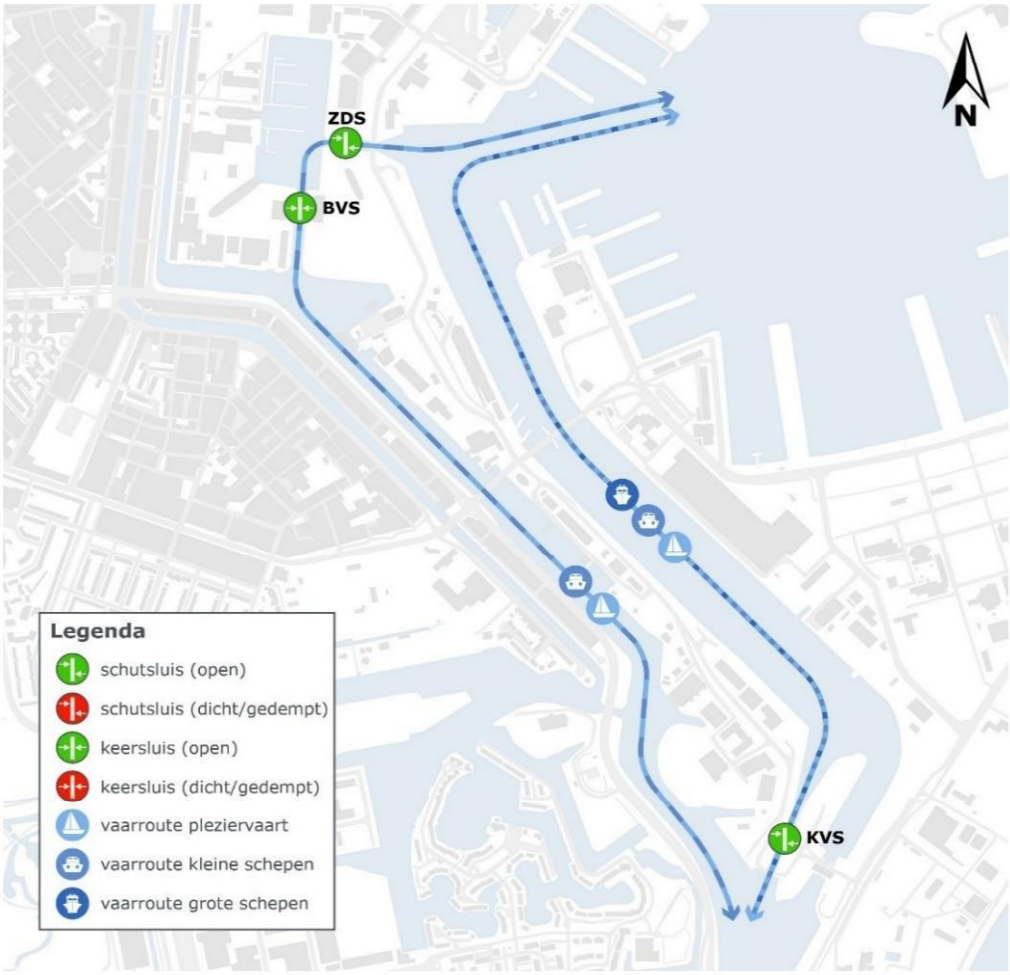
In het haalbaarheidsonderzoek dienen minimaal de onderstaande scenario's op haalbaarheid te worden onderzocht. Daarnaast wordt een beroep gedaan op de denkkracht en creativiteit van het onderzoeksbureau en stakeholders om eventuele aanvullende scenario's in het onderzoek mee te nemen.

Hieronder zijn de scenario's toegelicht, voorzien van schematische kaartbeelden over de sluizen en vaarroutes. Figuur 1 geeft in tabelvorm een overzicht van de verschillen tussen de scenario's.

A1: Nulscenario (A) – BVS open

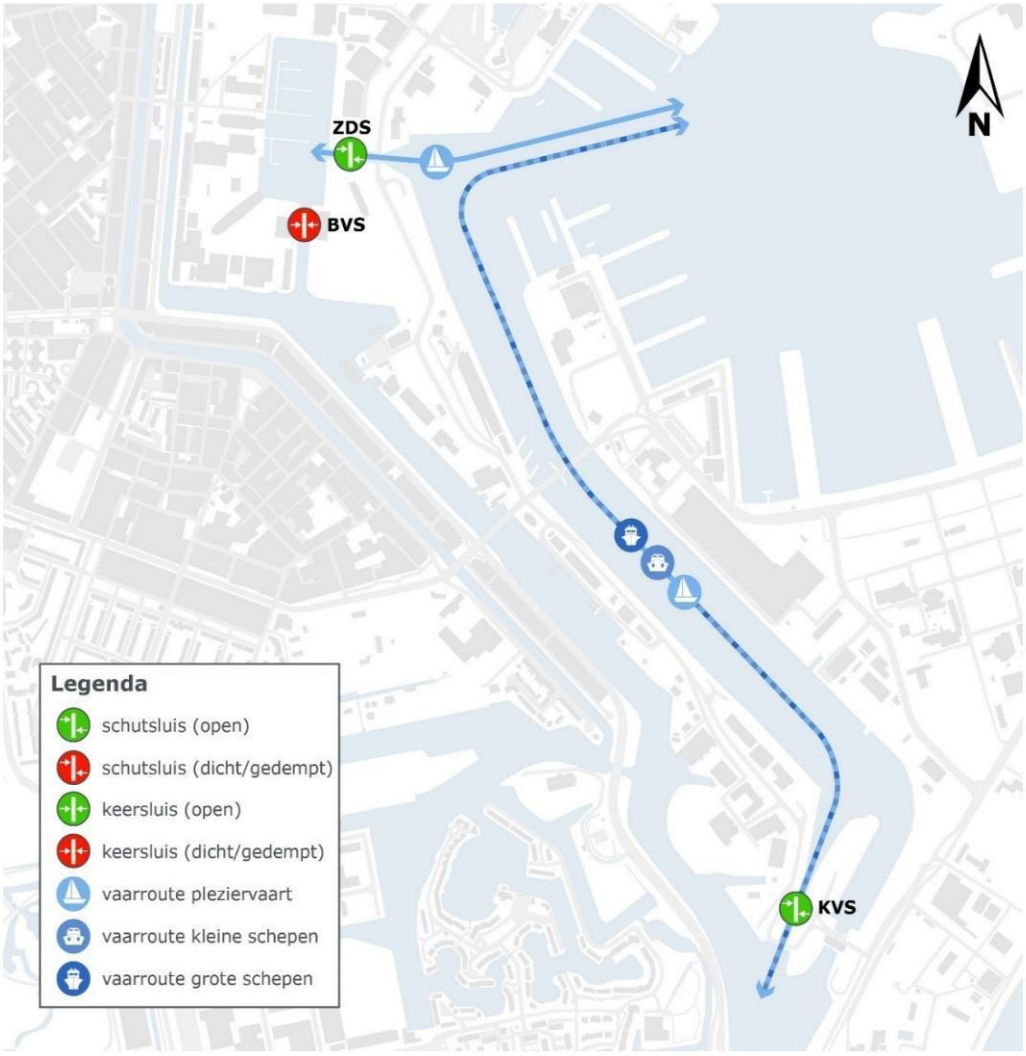
Het eerste scenario gaat uit dat schepen via Willemsoord kunnen varen. Dit zal in praktijk om kleinere schepen gaan, waarbij grote schepen enkel via de KVS varen.

Daarnaast wordt ook de BVS gerenoveerd en gemechaniseerd en deze blijft permanent open. Het is noodzaak om deze sluis te renoveren gezien de algenvorming, welke ook aanwezig is bij de Koopvaarderschutsluis.



A2: Nulscenario (B) – BVS dicht

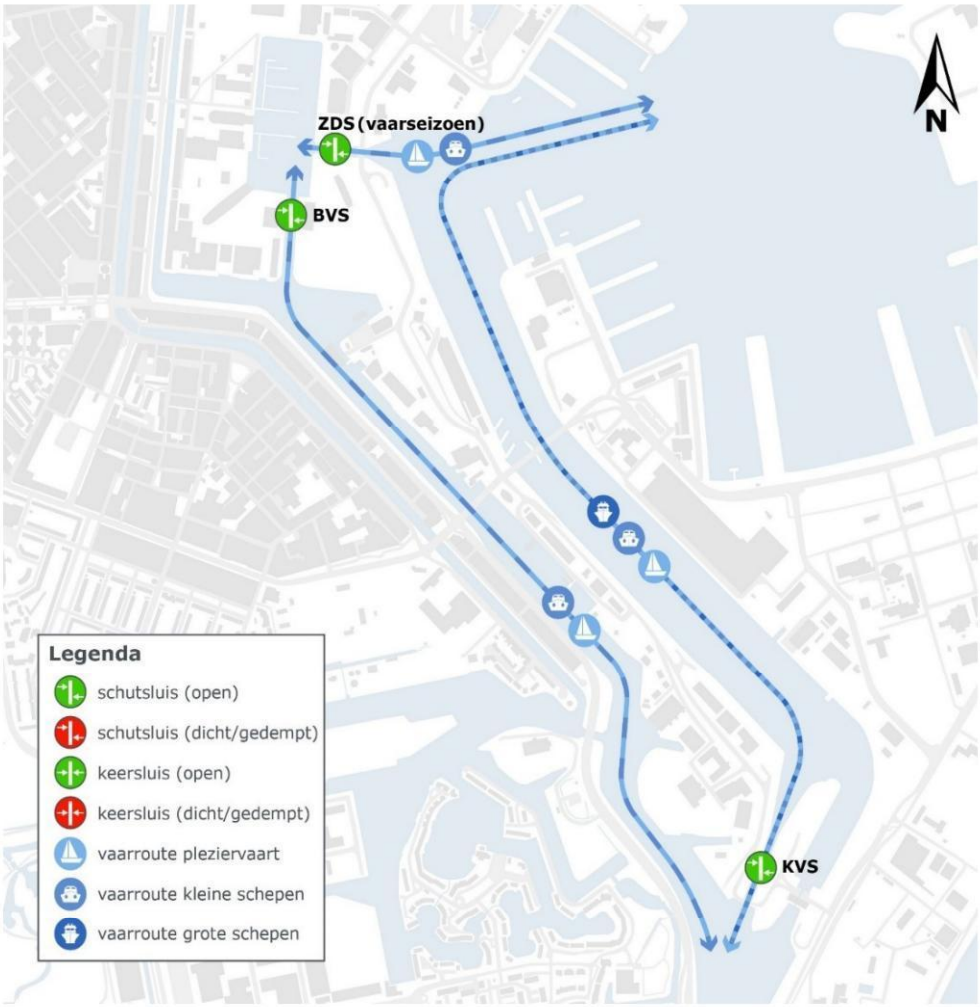
Bij dit scenario zijn alle factoren identiek vergeleken met scenario A1, behalve dat de BVS permanent gesloten blijft. De BVS wordt enkel in noodsituaties geopend of wanneer er omvaarroutes nodig zijn, bijvoorbeeld bij stremmingen of toekomstige renovaties van de KVS. Dit scenario komt neer op 'niets doen' ten opzichte van de huidige situatie.



B1: Vaarroute Willemsoord (alternatieve route)

Dit scenario gaat uit van het realiseren van een alternatieve (tweede) vaarroute via Willemsoord. De BVS dient hiervoor van keersluis[1] getransformeerd te worden naar schutsluis[2] (voor kleinere schepen, voornamelijk voor de pleziervaart). Een verziltingsvoorziening is benodigd. Een mogelijke maatregel hiervoor is het dichtdraaien van de bestaande vispassage.

Er dient in de scenario ook een afweging te worden gemaakt over een 'standaard vaarroute' .De vaarrichting zou bijvoorbeeld kunnen zijn: 'ZDS in, BVS uit', om de mobiliteitsstromen op het water in goede orde te leiden. Tweerichtingsverkeer moet wel mogelijk blijven, bijvoorbeeld in geval van omvaarroutes (als er een storing is in de KVSS bijvoorbeeld). Afhankelijk van de transformatie van de BVS is doorgang voor grotere schepen wel of niet mogelijk.



[1] **Keersluis**: sluis die waterpeil achter de sluis op een bepaald niveau reguleert. Staat meestal open, maar kan bij hoog of laag water worden gesloten (om te dienen als 'kering').

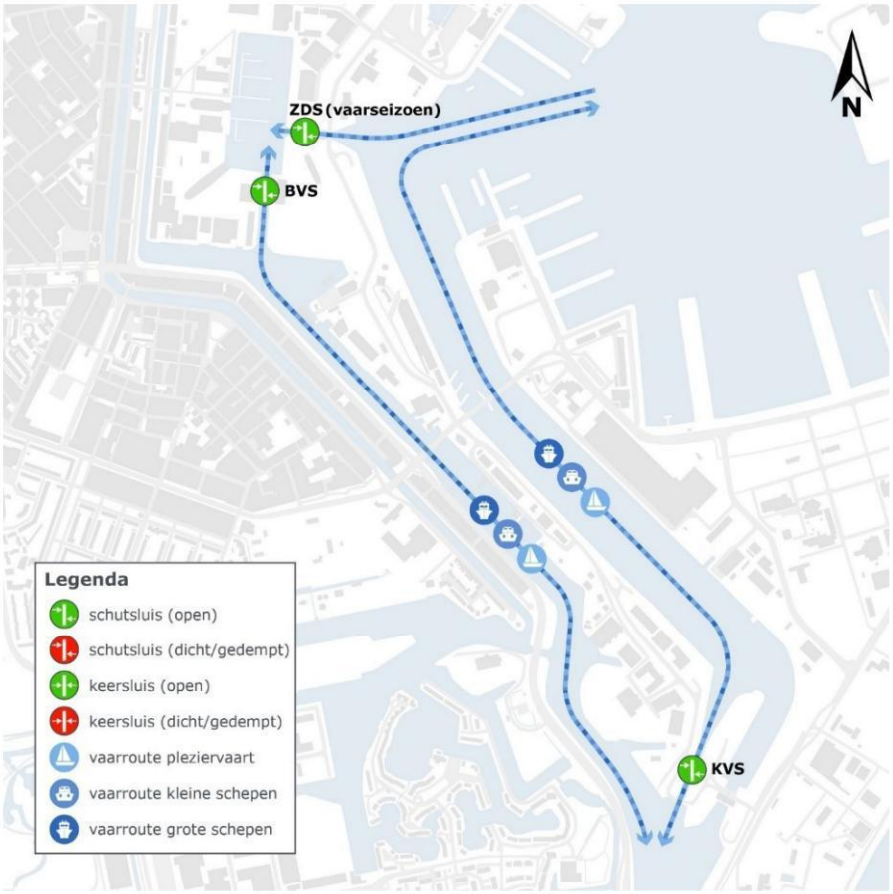
[2] **Schutsluis:** sluis die scheepvaart mogelijk maakt tussen waterwegen met een ongelijk pijlniveau. Bestaat uit twee sluizen met tussenstuk (de sluiskamer), waarmee schepen worden 'geschut'.

B2: Vaarroute Willemsoord (verplichte route pleziervaart vanaf Noordhollandsch Kanaal)

Dit scenario is vergelijkbaar met scenario B1, maar gaat uit van een verplichte route voor pleziervaart vanaf het Noordhollandsch Kanaal via de Koopvaarders Binnenhaven en het Boerenverdriet. Dit scenario draagt het meest bij aan de ambities voor ‘Den Helder, stad aan zee’ en de recreatieve waarde van de haven aan het Natte Dok.

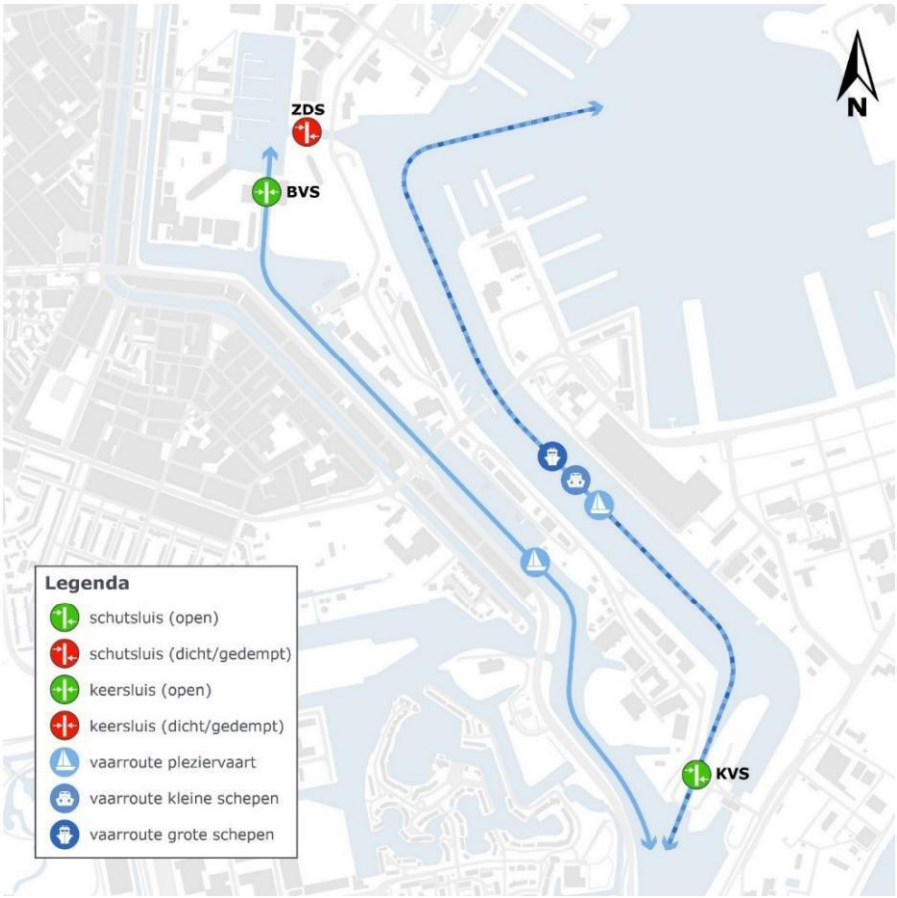
C: Volwaardige vaarroute Willemsoord (plus-variant)

Dit scenario is vergelijkbaar met scenario B. Het verschil is de grotere omvang van de BVS. Deze moet minimaal 90 meter worden na transformatie tot schutsluis, waardoor ook grotere schepen (CEMT-klasse IV) voor de beroepsvaart gebruik kunnen maken van de vaarroute



D: Natte Dok als zoetwaterhaven (boezemwater)

Dit scenario gaat er vanuit dat er geen vaarroute via Willemsoord wordt gerealiseerd. De ZDS wordt gedempt en een sluisvoorziening bij de BVS is in dit geval niet meer nodig. De BVS wordt permanent opengezet open en wordt de enige ontsluiting voor het vaarverkeer. Daarbij is enkel pleziervaart nog toegestaan in het Natte Dok, beroepsvaart neemt de bestaande route via Het Nieuwe Diep.



Scenario	Vaarroute via Willemsoord	Zeedoksluis (ZDS)	Boerenverdrietsluis (BVS)	Opmerkingen
A1 *Nulscenario (A) - BVS open*	**Ja,** voor schepen die door BVS kunnen varen, als alternatieve route.	Blijft een schutsluis, onlangs gerenoveerd en geëlektrificeerd.	Renoveren en mechaniseren (permanent open).	• *Noodzaak renovatie BVS door algenvorming zoals bij de KVSS.*
A2 *Nulscenario (B) – BVS dicht*	**Nee.**	Blijft een schutsluis, onlangs gerenoveerd en geëlektrificeerd.	Renoveren en mechaniseren (permanent dicht).	• *Noodzaak renovatie BVS door algenvorming zoals bij de KVSS.*
B1 *Vaarroute Willemsoord (alternatieve route)*	**Ja,** voor kleinere schepen als alternatieve route.	Blijft een schutsluis, onlangs gerenoveerd en geëlektrificeerd.	Omvorming van keersluis tot schutsluis (voor kleinere schepen).	• *Verziltingsvoorziening is bijvoorbeeld dichtdraaien vispassage.* • *Type schepen bepalen: in principe pleziervaart, eventueel beroepsvaart.* • *Afweging maken over 'standaard vaarriching (bijv. ZDS erin, BVS uit).* • *Mogelijkheid openstelling ZDS in vaarseizoen.*
B2 *Vaarroute Willemsoord (verplichte route pleziervaart vanaf Noordhollandsch Kanaal)*	**Ja,** als verplichte route van Noordhollandsch Kanaal voor pleziervaart.	Blijft een schutsluis, onlangs gerenoveerd en geëlektrificeerd.	Renoveren en mechaniseren (permanent open) óf Omvorming van keersluis tot schutsluis (voor kleinere schepen).	• *Verziltingsvoorziening is bijvoorbeeld dichtdraaien vispassage.* • *Type schepen bepalen: in principe pleziervaart, eventueel beroepsvaart.*
C *Volwaardige vaarroute Willemsoord (plus-variant)*	**Ja,** ook voor grotere schepen beroepsvaart als alternatieve route.	Blijft een schutsluis, onlangs gerenoveerd en geëlektrificeerd.	Omvorming van keersluis tot grote schutsluis (afmeting min. 90 meter voor CEMT-klasse IV.), Boerenverdrietsluis wordt de primaire waterkering.	• *Verziltingsvoorziening is bijvoorbeeld dichtdraaien vispassage* • *Type schepen bepalen: beroepsvaart* (CEMT-klasse IV.)*, pleziervaart eventueel ook mogelijk* • *Eenrichtingsverkeer (ZDS erin, BVS uit) voorkeur voor de vaarrichting.* • *Mogelijkheid openstelling ZDS in vaarseizoen.*
D1 *Natte Dok als zoetwaterhaven (boezemwater)*	**Ja,** alleen voor pleziervaart (in en uit).	Wordt gedempt.	Sluis niet langer nodig, blijft open.	• *Keersluis Boerenverdrietsluis wordt enige ontsluiting vaarverkeer Willemsoord, alleen nog voor pleziervaart.*
E *Andere varianten?*	**Ja/Nee?**	n.t.b.	n.t.b.	

Figuur 2: Schematisch overzicht van de verschillende scenario's

Belangen

De interviewrondes met de verschillende stakeholders brengt nieuwe inzichten over de verschillende belangen. Deze verschillen sterk per stakeholder. Daarentegen komt er een duidelijk beeld naar voren over de verschillende aspecten die moeten worden afgewogen in het onderzoek. Hieronder is dit beknopt weergegeven. Sweco benadrukt het belang van de output van de interviews in het vervolgonderzoek.

Stakeholder	Toelichting belang
Gemeente Den Helder	De gemeente benadrukt de complexiteit; economische belangen, het maritiem karakter, mobiliteitsstromen en de veiligheid op zowel land als water. Voor de gemeente is meer reuring op Willemsoord een belangrijke aanleiding om het haalbaarheidsonderzoek uit te willen laten voeren.
Provincie Noord-Holland	De provincie heeft belang bij bereikbaarheid over water als op land, waarbij een gedegen afweging nodig is tussen economisch perspectief voor het Maritiem Cluster, de stedelijke ontwikkeling rondom Willemsoord en de recreatieve waarde van een vaarroute over Willemsoord.
Port of Den Helder	Port of Den Helder heeft als havenbeheerder belang bij de nautische veiligheid. Daarnaast benadrukt Port of Den Helder dat (verschuivingen in) eigendom, beheer en onderhoud op en rondom Willemsoord voor de scenario's geïnventariseerd dient te worden.
Ondernemersvereniging Den Helder	Voor de Ondernemersvereniging Den Helder is het economisch belang van de Helderse haven groot. Het is belangrijk dat de 24/7 open is, goed bereikbaar blijft en dat de nautische veiligheid geborgd is. De Ondernemersvereniging wijst op de integraliteit van het vraagstuk en samenhang met de ontwikkelingen in het Maritiem Cluster.
Defensie / Koninklijke Marine	Defensie en de Koninklijke Marine hebben belang bij de bereikbaarheid van hun terreinen en de toegankelijkheid van de kademuren. De impact van een scenario op de bedrijfsvoering en de nautische veiligheid dient goed inzichtelijk te worden gemaakt.
Rijkshavenmeester	Voornaamste belang voor de Rijkshavenmeester ligt bij de nautische veiligheid.
Jachtwerf Willemsoord	Het belang van de Jachtwerf ligt bij (verbetering van) de bereikbaarheid voor pleziervaart en behoud van de capaciteit van de jachthaven.
Stichting Museumhaven	De Stichting Museumhaven heeft belang bij goede (reparatie)kades gezien de werkzaamheden die daar worden verricht en zo weinig mogelijk last van vaarverkeer.
Willemsoord B.V.	Belang bij de bereikbaarheid en economisch perspectief voor Willemsoord.

3 Voorstel onderzoeksmethodiek

Onderzoeksmethodiek

Het haalbaarheidsonderzoek is een kwalitatief onderzoek in de vorm van een scenariostudie. Verwachte benodigde onderzoeksmethodieken zijn:

- Desk research: analyse beschikbare documenten (zie paragraaf 'Beschikbare documenten') en nieuwe data;
- Expert judgement om risico's, belemmeringen en kansen van de scenario's te identificeren;
- Verdiepende interviews met experts;
- Waar nodig om nut en noodzaak te toetsen: gesprekken met stakeholders die zijn betrokken geweest bij de totstandkoming van dit onderzoeksvoorstel (zie Hoofdstuk 1);
- Minimaal één interview met het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier over raakvlakken met waterveiligheid en verzilting;
- Opstellen van (globale) kostenramingen;
- Uitwerking van de scenario's.

Beschikbare documenten

Verschillende onderzoeken en beleidsstukken bieden relevante informatie voor het uit te voeren haalbaarheidsonderzoek. In het eerdere onderzoek naar de omvaarroute voor de KVSS is de technische haalbaarheid onderzocht en zijn mitigatiemaatregelen voor een tijdelijke omvaarroute bedacht. Deze informatie dient opnieuw tegen het licht te worden gehouden, met het oog op (de diverse scenario's voor) een permanente vaarroute.

De volgende documenten zijn relevant voor het uit te voeren haalbaarheidsonderzoek:

- Overzicht van de eigendomssituatie rondom Willemsoord;
- *'Memo Omvaarroute t.b.v. Aanpassing SOK'* van de Provincie Noord-Holland;
- *'Overeenkomst t.b.v. het creëren van een volwaardige vaarverbinding via het Boerenverdriet'* van de gemeente Den Helder & de Provincie Noord-Holland;
- *'Voorstel inzake de nieuwe samenwerkingsovereenkomst vaarverbinding Boerenverdriet'* van de gemeente Den Helder.;
- Brief aan de Commissaris van de koning Provincie Noord-Holland *'Ontwikkeling Maritiem Cluster – Omvaarroute';*
- Einddocument resultaten omvaarroute Koopvaardersschutssluis;
- Havenvisie Wadden, *Verantwoord Varen op het Wad'.*

4 Proces & planning

Rol opdrachtgever/opdrachtnemer

Zeestad schakelt een onderzoeks- of ingenieursbureau in voor de uitvoering van het onderzoek. Het onderzoek wordt uitgevoerd in nauwe samenwerking met de gemeente Den Helder. De gemeente Den Helder is vervolgens in de lead voor het bestuurlijk proces, in afstemming met Zeestad.

Globale doorlooptijd onderzoeksproces

Globaal worden de volgende fasen met bijbehorende doorlooptijd voor het onderzoek aangehouden:

- Voorbereiding & dataverzameling *circa 1,5 maand*
- Eerste resultaten uitwerken (concept rapportage) en tussentijdse feedback *circa 1,5 maand*
- Definitieve rapportage *circa 1,5 maand*

De verwachte totale doorlooptijd bedraagt circa 4,5 maanden. Het streven is om aan het einde van het eerste kwartaal van 2025 zicht te hebben op de eerste uitkomsten van het onderzoek, om een beeld te kunnen vormen van het voorkeursscenario. Deze input is vervolgens nodig voor het opstarten van het subsidietraject, evenals afwegingen die binnen Defensie en het Maritiem Cluster gemaakt worden over de kades rondom Buitenveld (met name ter hoogte van de BVS).

Daarnaast is er de mogelijkheid voor stakeholders om tussentijdse feedback te leveren. De tussentijdse bevingen en de concept rapportage worden gedeeld met de stakeholders. Voor en na de start van het bestuurlijk proces vindt ook een terugkoppeling plaats aan de stakeholders

Bijlage [X]

Separaat bijgevoegde relevante documenten:

- Overzicht van de eigendomssituatie rondom Willemsoord;
- *'Memo Omvaarroute t.b.v. Aanpassing SOK'* van de Provincie Noord-Holland;
- *'Overeenkomst t.b.v. het creëren van een volwaardige vaarverbinding via het Boerenverdriet'* van de gemeente Den Helder & de Provincie Noord-Holland;
- *'Voorstel inzake de nieuwe samenwerkingsovereenkomst vaarverbinding Boerenverdriet'* van de gemeente Den Helder.;
- Brief aan de Commissaris van de koning Provincie Noord-Holland *'Ontwikkeling Maritiem Cluster – Omvaarroute';*
- Einddocument resultaten omvaarroute Koopvaardersschutssluis;
- Havenvisie Wadden, '*Verantwoord Varen op het Wad'.*

Onderzoeksvoorstel

Haalbaarheidsonderzoek vaarroute Willemsoord

Opdrachtgever: Zeestad B.V.
Versie: definitief
Datum: 17 december 2024

SWECO

Inhoudsopgave

1 Achtergrond 3
Opdrachtgever onderzoeksvoorstel 3
Aanleiding onderzoek 3
Gebruik van sluizen & vaarroute 3
Nieuwe vaarroute 3
Totstandkoming onderzoeksvoorstel 4

2 Doelstelling & onderzoeksvragen 5
Doelstelling onderzoek 5
Uitgangspunten voor het onderzoek 5
Scenario's 5
A2: Nulscenario (B) – BVS dicht 7
B1: Vaarroute Willemsoord (alternatieve route) 8
B2: Vaarroute Willemsoord (verplichte route pleziervaart vanaf Noordhollandsch Kanaal) 9
C: Volwaardige vaarroute Willemsoord (plus-variant) 10
D: Natte Dok als zoetwaterhaven (boezemwater) 11
Belangen 13

3 Voorstel onderzoeksmethodiek 14
Onderzoeksmethodiek 14
Beschikbare documenten 14

4 Proces & planning 15
Rol opdrachtgever/opdrachtnemer 15
Globale doorlooptijd onderzoeksproces 15

Bijlage relevante documenten 16

1 Achtergrond

Opdrachtgever onderzoeksvoorstel

De gemeente Den Helder heeft namens het Maritiem Cluster Zeestad opdracht gegeven voor zowel een onderzoeksvoorstel als het uitvoeren van het onderzoek naar de haalbaarheid van een alternatieve permanente vaarroute via Willemsoord. Zeestad is ontwikkelaar en uitvoerder van de stedelijke vernieuwing in Den Helder. Sweco heeft Zeestad begeleid in het opstellen van dit onderzoeksvoorstel. De volgende stap is de uitvoering van het onderzoek op basis van dit onderzoeksvoorstel.

Aanleiding onderzoek

De Koninklijk Marine (onderdeel van Defensie), de provincie Noord-Holland en de gemeente Den Helder, welke samen het Maritiem Cluster vormen, werken aan plannen voor de 'Nieuwe Haven' in Den Helder. Deze haven bestaat uit een civiele havenontwikkeling en de ontwikkeling van de marinehaven (onderdeel van de Koninklijke Marine. In juni 2023 is een bestuursakkoord tot stand gekomen tussen de bovenstaande drie partijen, met daarin een perspectief voor de gebiedsontwikkeling van het havengebied in Den Helder. Speerpunten uit het akkoord zijn het vergroten van de operationele gereedheid van de Koninklijke Marine, betaalbaarheid van het vastgoed, bereikbaarheid van het Maritiem Cluster, maritieme stadsontwikkeling en verduurzaming. De drie partijen hebben het voornemen om het Maritiem Cluster integraal te ontwikkelen.

Gebruik van sluizen & vaarroute

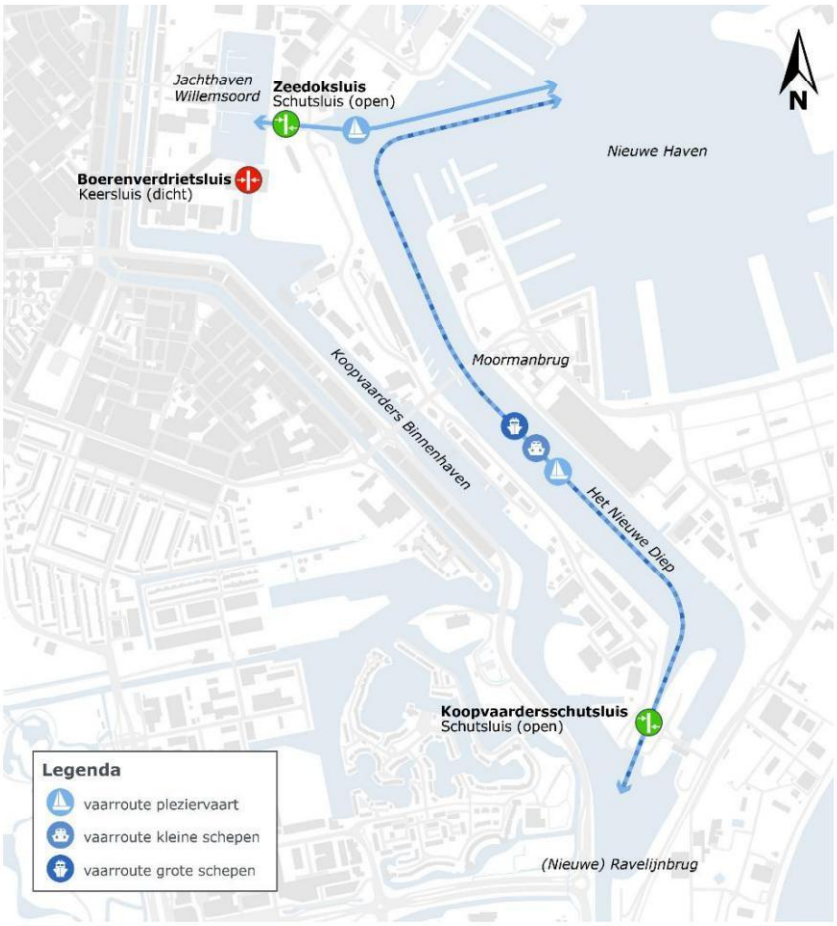
In de toekomstplannen voor het Helderse havengebied vormt de toekomstige vaarroute en daarmee het mogelijke gebruik van de Zeedoksluis (*hierna: ZDS)* en de Boerenverdrietsluis (*hierna: BVS*) een belangrijk vraagstuk. Beide sluizen leiden naar het 'Natte Dok': het gedeelte van de voormalige rijkswerf Willemsoord wat op dit moment enerzijds voor een deel is ingericht als passantenhaven voor pleziervaart en anderzijds een gedeelte bevat waar historische schepen van het Marinemuseum een ligplaats hebben en aanlegsteigers van Defensie zijn gevestigd. In 2018-2019 onderzocht de Port of Den Helder (PODH) in opdracht van de provincie Noord-Holland, in samenwerking met Sweco, de haalbaarheid van een (tijdelijke) omvaarroute via de BSV en ZDS, met het oog op de renovatie van de Koopvaardersschutsluis (*hierna: KVSS*). De conclusie van het onderzoek was dat de (tijdelijke) omvaarroute haalbaar was, maar dat aanvullende maatregelen nodig waren die in nader overleg met omgevingspartijen moesten worden uitgewerkt. Toen de renovatie van de KVSS mogelijk bleek zonder grootschalige renovatie en zonder omvaarroute, heeft de provincie afgezien van deze oplossing.

In Figuur 1 is een kaartbeeld van het huidige havengebied opgenomen, met daarop de sluizen, bruggen en vaarroutes aangegeven.

Nieuwe vaarroute

De gemeente Den Helder heeft de 'vaarroute Willemsoord' (via de Boerenverdrietsluis en Zeedoksluis) recent weer op haar agenda gezet. Zo is het voornemen om het Boerenverdriet tot een volwaardige vaarroute te maken vastgelegd in het bestuursakkoord van 29 juni 2023 met de provincie Noord-Holland en het Ministerie van Defensie. De gemeente ziet kansen om de omvaarroute, die eerder als tijdelijke oplossing was bedacht, te vertalen naar een permanente nieuwe vaarroute voor de scheepvaart. Willemsoord kan op deze manier meer fungeren als passantenhaven. Dit biedt kansen voor de stedelijke ontwikkeling en toerisme op Willemsoord, economische kansen voor ondernemers en versterking van de beleving van 'Den Helder, stad aan zee'. Een vaarroute via Willemsoord heeft echter ook gevolgen voor de mobiliteitsstromen en nautische veiligheid. Bovendien biedt een dergelijke vaarroute ook een alternatief in het geval dat de KVSS gestremd is. Hierbij zijn echter aanpassingen aan de BVS benodigd. De BVS is op dit moment namelijk niet doorvaarbaar gezien de sluis niet gemakkelijk te openen is, omdat deze niet is gemechaniseerd.

Er is budget beschikbaar voor de ontwikkeling van de vaarroute Willemsoord. Afhankelijk van de uiteindelijk te kiezen variant gaat de gemeente eventueel op zoek naar cofinanciering bij het Investeringskader Waddengebied (IKW), zoals benoemd in het document 'Projectfiche Boerenverdriet 010224', en bij andere bronnen. Dit vraagt om de uitwerking van een concreet onderzoeksvoorstel voor de uitvoering van een haalbaarheidsonderzoek naar een permanente vaarroute.



Figuur 1 - Kaartbeeld havengebied Den Helder

Totstandkoming onderzoeksvoorstel

Sweco heeft Zeestad begeleid in het opstellen van dit onderzoeksvoorstel. In de periode van april t/m oktober 2024 hebben interviews plaatsgevonden met de onderstaande stakeholders:

- De gemeente Den Helder.
- Port of Den Helder (havenmeester).
- Koninklijke Marine/ Rijkshavenmeester.
- Ondernemersvereniging Den Helder.
- Provincie Noord-Holland.
- Jachtwerf Willemsoord.
- Stichting Museumhaven.
- Willemsoord B.V. (*betrokken in reviewronde).*

De stakeholders hebben in een reviewronde in november 2024 een conceptversie van dit onderzoeksvoorstel ontvangen, waarop zij reacties hebben kunnen inbrengen.

2 Doelstelling & onderzoeksvragen

Doelstelling onderzoek

Het doel van het uit te voeren onderzoek is om de haalbaarheid van een permanente vaarroute via Willemsoord te bepalen. Op basis van het onderzoek dient de opdrachtgever in overleg met de partners uit de ontwikkeling Maritiem Cluster een gefundeerde en goed afgewogen keuze te kunnen maken over de mogelijke toekomstige permanente vaarroute en de beide sluizen (ZDS en BVS) in het Natte Dok. Om tot een weloverwogen besluit te komen dienen in het onderzoek verschillende scenario's te worden onderzocht en te worden afgewogen.

Uitgangspunten voor het onderzoek

Verschillende scenario's dienen te worden onderzocht op haalbaarheid. De scenario's zijn nader uiteengezet onder de paragraaf 'Scenario's'. In het haalbaarheidsonderzoek dienen nut en noodzaak van de verschillende scenario's integraal te worden afgewogen, door de voor- en nadelen inzichtelijk te maken. De criteria waaraan de scenario's worden getoetst zijn minimaal:

- ✓ Financiële haalbaarheid.
- ✓ Impact op mobiliteitsstromen en bereikbaarheid (over water en op land), inclusief de relatie met de ruimtelijke plannen en ontwikkeling in het Maritiem Cluster (zoals de verplaatsing van de Moormanbrug, de mogelijke toekomstige Ravelijnbrug, de herinrichting van de TESO-haven et cetera, ontwikkeling van Buitenveld), de mogelijke nieuwe functie van de van Kinsbergenbrug.
- ✓ Economische impact en economisch perspectief voor Den Helder, inclusief de recreatief-toeristische waarde van een vaarroute via Willemsoord.
- ✓ Ruimtelijke impact, inclusief gevolgen voor beheer en eigendom.
- ✓ Nautische veiligheid en globale indicatie aantallen passanten.
- ✓ Ecologie (onder andere met oog op de aanwezige vispassage).
- ✓ Waterkwaliteit (verzilting) en - kwantiteit (berging, blauwalg).
- ✓ Algemene veiligheid omtrent zoneringen en gevaarlijke stoffen defensie.

Scenario's

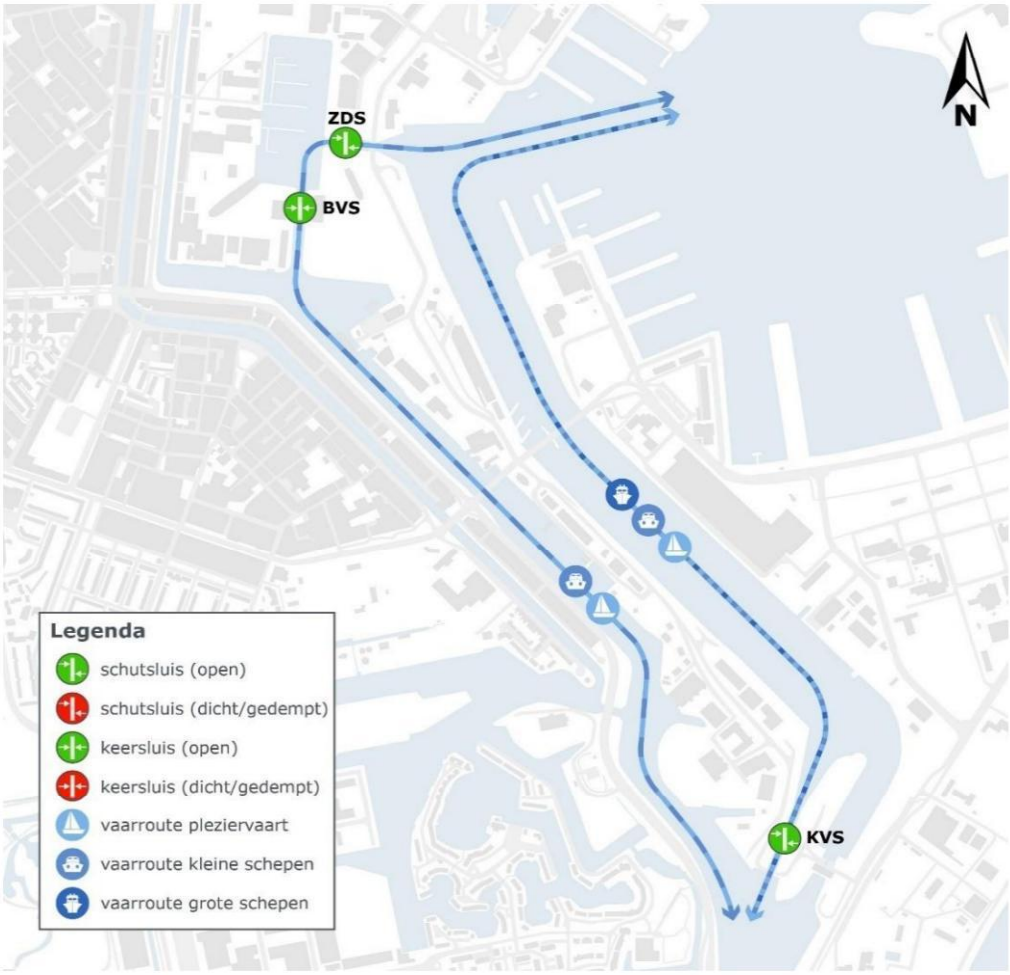
In het haalbaarheidsonderzoek dienen minimaal de onderstaande scenario's op haalbaarheid te worden onderzocht. Daarnaast wordt een beroep gedaan op de denkkracht en creativiteit van het onderzoeksbureau en stakeholders om eventuele aanvullende scenario's in het onderzoek mee te nemen.

Hieronder zijn de scenario's toegelicht, voorzien van schematische kaartbeelden over de sluizen en vaarroutes. Figuur 1 geeft in tabelvorm een overzicht van de verschillen tussen de scenario's.

A1: Nulscenario (A) – BVS open

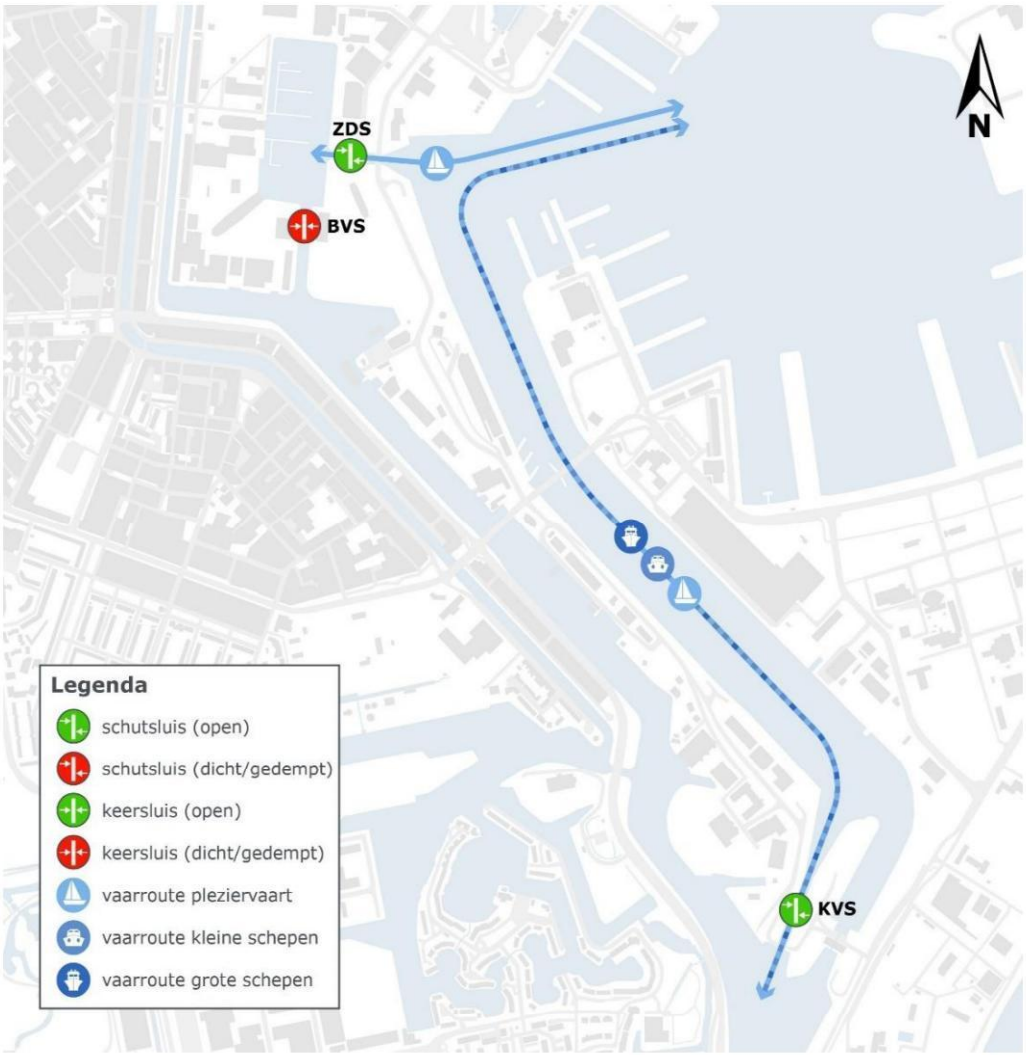
Het eerste scenario gaat uit dat schepen via Willemsoord kunnen varen. Dit zal in praktijk om kleinere schepen gaan, waarbij grote schepen enkel via de KVS varen. De ZDS behoudt de sluisfunctie.

Daarnaast wordt ook de BVS gerenoveerd en gemechaniseerd en deze blijft permanent open. Deze mechanisatie is gewenst omdat er in de huidige situatie handmatige handelingen vereist zijn.



A2: Nulscenario (B) – BVS dicht

Bij dit scenario zijn alle factoren identiek vergeleken met scenario A1, behalve dat de BVS permanent gesloten blijft. De BVS wordt enkel in noodsituaties geopend of wanneer er omvaarroutes nodig zijn, bijvoorbeeld bij stremmingen of toekomstige renovaties van de KVS. Dit scenario komt neer op 'huidige situatie handhaven'. De ZDS behoudt de sluisfunctie en kan in de zomerperiode tijdelijk volledig open worden gezet zoals in de huidige situatie.

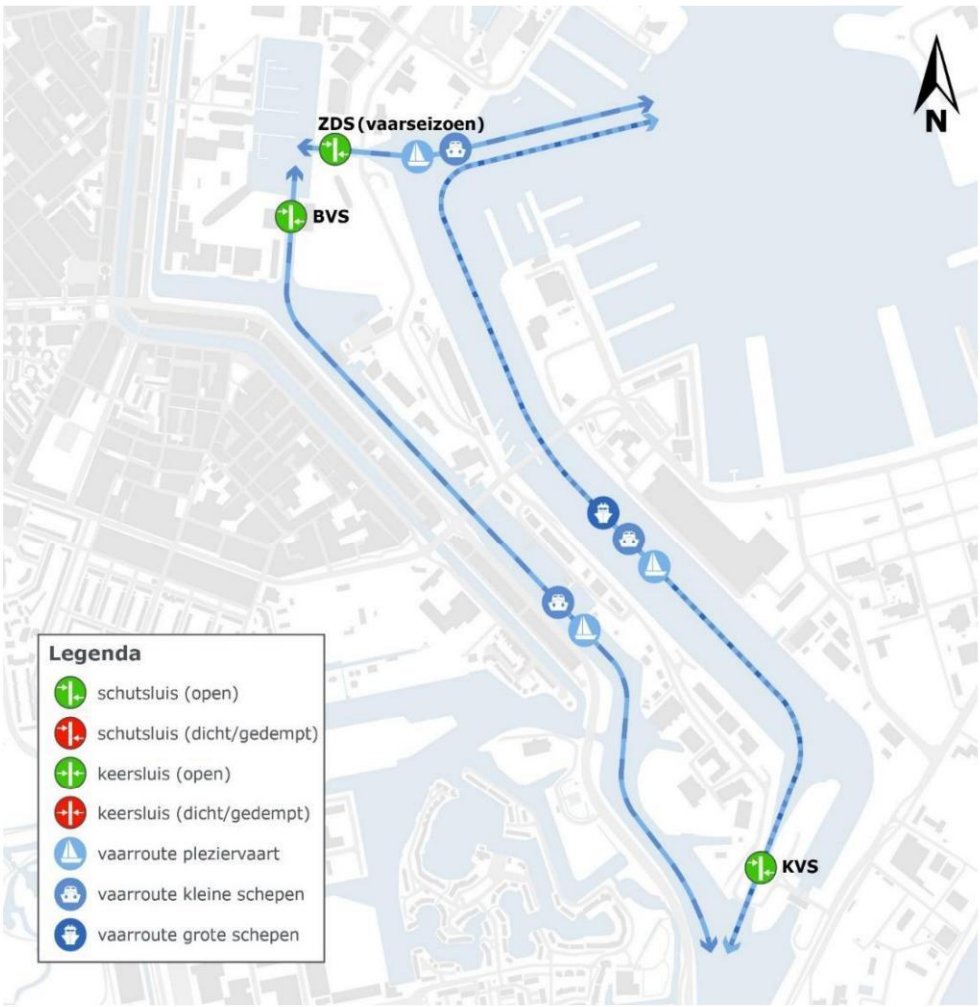


B1: Vaarroute Willemsoord (alternatieve route)

Dit scenario gaat uit van het realiseren van een alternatieve (tweede) vaarroute via Willemsoord. De BVS dient hiervoor van keersluis[1] getransformeerd te worden naar schutsluis[2] (voor kleinere schepen, voornamelijk voor de pleziervaart). Een verziltingsvoorziening is benodigd. Een mogelijke maatregel hiervoor is het dichtdraaien van de bestaande vispassage.

Er dient in de scenario ook een afweging te worden gemaakt over een 'standaard vaarroute'. De vaarrichting zou bijvoorbeeld kunnen zijn: 'ZDS in, BVS uit', om de mobiliteitsstromen op het water in goede orde te leiden (met name in het Nieuwe Diep). Tweerichtingsverkeer moet wel mogelijk blijven, bijvoorbeeld in geval van omvaarroutes (als er een storing is in de KVSS bijvoorbeeld). Afhankelijk van de transformatie van de BVS is doorgang voor grotere schepen wel of niet mogelijk.

In het scenario moet onderzocht worden wat de doorgang van grotere schepen betekent voor de sterkte van de omliggende kades en afgemeerde schepen.

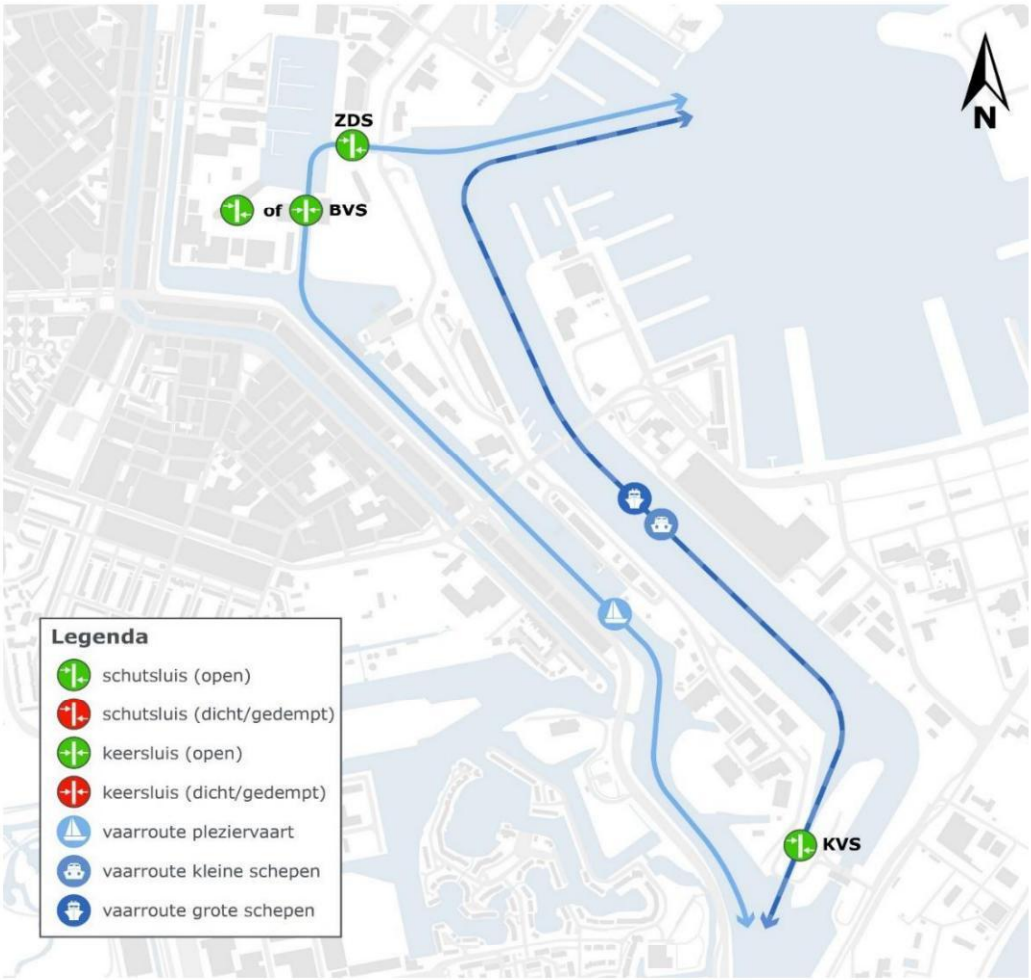


[1] **Keersluis**: sluis die waterpeil achter de sluis op een bepaald niveau reguleert. Staat meestal open, maar kan bij hoog of laag water worden gesloten (om te dienen als 'kering').

[2] **Schutsluis:** sluis die scheepvaart mogelijk maakt tussen waterwegen met een ongelijk pijlniveau. Bestaat uit twee sluizen met tussenstuk (de sluiskamer), waarmee schepen worden 'geschut'.

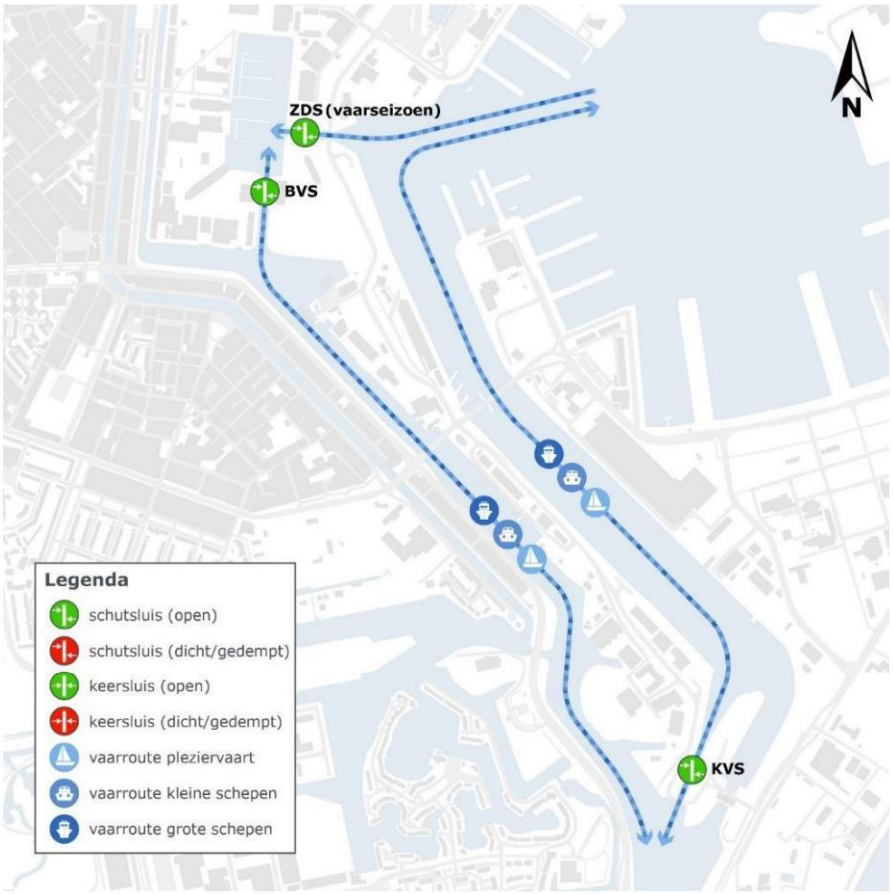
B2: Vaarroute Willemsoord (verplichte route pleziervaart vanaf Noordhollandsch Kanaal)

Dit scenario is vergelijkbaar met scenario B1, maar gaat uit van een verplichte route voor pleziervaart vanaf het Noordhollandsch Kanaal via de Koopvaarders Binnenhaven en het Boerenverdriet. Dit scenario draagt het meest bij aan de ambities voor 'Den Helder, stad aan zee' en de recreatieve waarde van de haven aan het Natte Dok. Mogelijk kan de route ook dienen als tijdelijke omvaarroute in geval van nood of stremmingen bij de KVS voor schepen die door de BVS en ZDS kunnen varen. In het vervolgonderzoek wordt mede op juridische gronden getoetst.



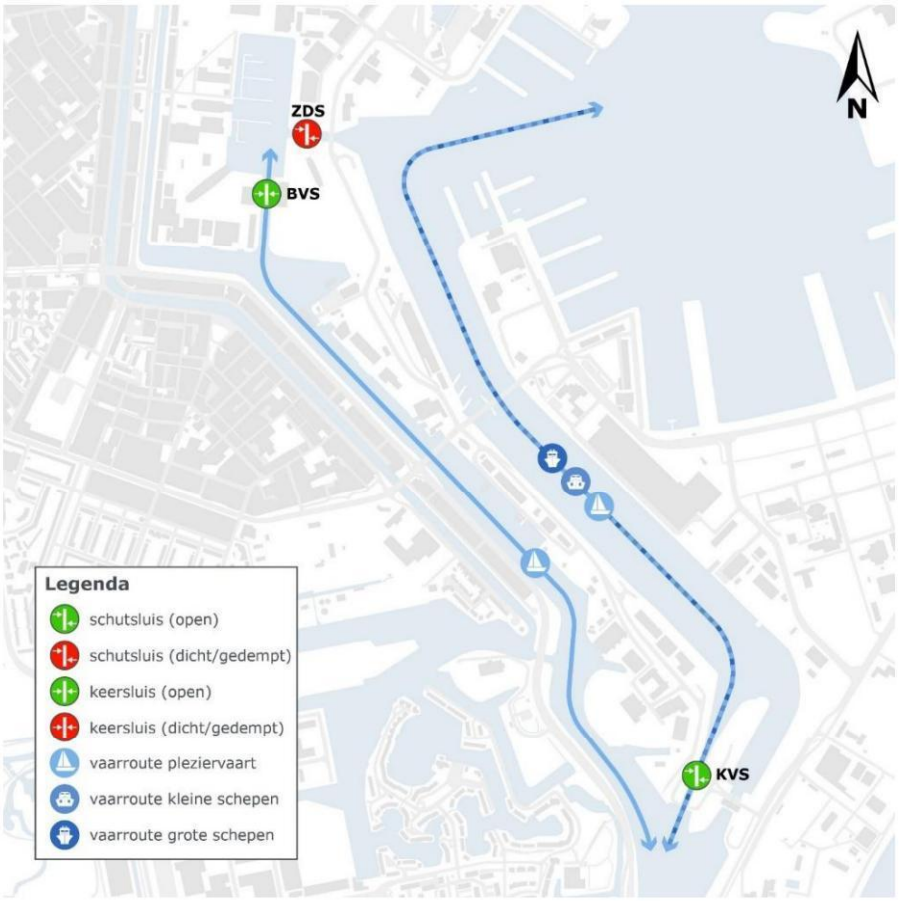
C: Volwaardige vaarroute Willemsoord (plus-variant)

Dit scenario is vergelijkbaar met scenario B. Het verschil is de grotere omvang van de BVS. Deze moet minimaal 90 meter worden na transformatie tot schutsluis, waardoor ook grotere schepen (CEMT-klasse IV) voor de beroepsvaart gebruik kunnen maken van de vaarroute. De huidige route door de Koopvaardersbinnenhaven is geschikt voor maximaal klasse CEMT-II. Dit betekent dat het grotere scheepsvaartverkeer begeleid moet worden, zoals ook is gebleken in het onderzoek naar de tijdelijke omvaarroute. In het scenario moet onderzocht worden wat de doorgang van grotere schepen betekent voor de sterkte van de omliggende kades en afgemeerde schepen. Met dit scenario is er ook voor de beroepsvaart een volwaardige alternatieve route naast de route via de KVS.



D: Natte Dok als zoetwaterhaven (boezemwater)

Dit scenario gaat ervan uit dat er geen vaarroute via Willemsoord wordt gerealiseerd. De ZDS wordt gedempt en een sluisvoorziening bij de BVS is in dit geval niet meer nodig en de voorzieningen kunnen mogelijk volledig verwijderd worden. De BVS wordt permanent opengezet open en wordt de enige ontsluiting voor het vaarverkeer. Daarbij is enkel pleziervaart nog toegestaan in het Natte Dok, beroepsvaart neemt de bestaande route via Het Nieuwe Diep. In dit scenario is blauwalg een potentieel risico voor de waterkwaliteit.



Scenario	Vaarroute via Willemsoord	Zeedoksluis (ZDS)	Boerenverdrietsluis (BVS)	Opmerkingen
A1 *Nulscenario (A) - BVS open*	**Ja,** voor schepen die door BVS kunnen varen, als alternatieve route.	Blijft een schutsluis, onlangs gerenoveerd.	Renoveren en mechaniseren (permanent open).	• *Noodzaak renovatie BVS door algenvorming zoals bij de KVSS.*
A2 *Nulscenario (B) – BVS dicht*	**Nee.**	Blijft een schutsluis, onlangs gerenoveerd.	Renoveren en mechaniseren (permanent dicht).	• *Noodzaak renovatie BVS door algenvorming zoals bij de KVSS.*
B1 *Vaarroute Willemsoord (alternatieve route)*	**Ja,** voor kleinere schepen als alternatieve route.	Blijft een schutsluis, onlangs gerenoveerd en geëlektrificeerd.	Omvorming van keersluis tot schutsluis (voor kleinere schepen).	• *Verziltingsvoorziening is bijvoorbeeld dichtdraaien vispassage.* • *Type schepen bepalen: in principe pleziervaart, eventueel beroepsvaart.* • *Afweging maken over 'standaard vaarriching (bijv. ZDS erin, BVS uit).* • *Mogelijkheid openstelling ZDS in vaarseizoen.*
B2 *Vaarroute Willemsoord (verplichte route pleziervaart vanaf Noordhollandsch Kanaal)*	**Ja,** als verplichte route van Noordhollandsch Kanaal voor pleziervaart.	Blijft een schutsluis, onlangs gerenoveerd en geëlektrificeerd.	Renoveren en mechaniseren (permanent open) óf Omvorming van keersluis tot schutsluis (voor kleinere schepen).	• *Verziltingsvoorziening is bijvoorbeeld dichtdraaien vispassage.* • *Type schepen bepalen: in principe pleziervaart, eventueel beroepsvaart.*
C *Volwaardige vaarroute Willemsoord (plus-variant)*	**Ja,** ook voor grotere schepen beroepsvaart als alternatieve route.	Blijft een schutsluis, onlangs gerenoveerd en geëlektrificeerd.	Omvorming van keersluis tot grote schutsluis (afmeting min. 90 meter voor CEMT-klasse IV.), Boerenverdrietsluis wordt de primaire waterkering.	• *Verziltingsvoorziening is bijvoorbeeld dichtdraaien vispassage* • *Grotere scheepsvaartverkeer moet begeleid worden.* • *Type schepen bepalen: beroepsvaart (*CEMT-klasse IV.*), pleziervaart eventueel ook mogelijk* • *Eenrichtingsverkeer (ZDS erin, BVS uit) voorkeur voor de vaarrichting.* • *Mogelijkheid openstelling ZDS in vaarseizoen.* • *ZDS en BVS kunnen niet tegelijkertijd open voor grote schepen.*
D1 *Natte Dok als zoetwaterhaven (boezemwater)*	**Ja,** alleen voor pleziervaart (in en uit).	Wordt gedempt.	Sluis niet langer nodig, blijft open.	• *Keersluis Boerenverdrietsluis wordt enige ontsluiting vaarverkeer Willemsoord, alleen nog voor pleziervaart.*
E *Andere varianten?*	**Ja/Nee?**	n.t.b.	n.t.b.	

Figuur 2: Schematisch overzicht van de verschillende scenario's

Belangen

De interviewrondes met de verschillende stakeholders brengt nieuwe inzichten over de verschillende belangen. Deze verschillen sterk per stakeholder. Daarentegen komt er een duidelijk beeld naar voren over de verschillende aspecten die moeten worden afgewogen in het onderzoek. Hieronder is dit beknopt weergegeven. Sweco benadrukt het belang van de output van de interviews in het vervolgonderzoek.

Stakeholder	Toelichting belang
Gemeente Den Helder	De gemeente benadrukt de complexiteit; economische belangen, het maritiem karakter, mobiliteitsstromen en de veiligheid op zowel land als water. Voor de gemeente is meer reuring op Willemsoord een belangrijke aanleiding om het haalbaarheidsonderzoek uit te willen laten voeren.
Provincie Noord-Holland	De provincie heeft belang bij bereikbaarheid over water als op land, waarbij een gedegen afweging nodig is tussen economisch perspectief voor het Maritiem Cluster, de stedelijke ontwikkeling rondom Willemsoord en de recreatieve waarde van een vaarroute over Willemsoord.
Port of Den Helder	Port of Den Helder heeft als havenbeheerder belang bij de nautische veiligheid. Daarnaast benadrukt Port of Den Helder dat (verschuivingen in) eigendom, beheer en onderhoud op en rondom Willemsoord voor de scenario's geïnventariseerd dient te worden. Daarnaast wordt nadrukkelijk benoemd dat de BVS is huidige staat niet goed bedienbaar is. Deze dient te worden gemechaniseerd.
Ondernemersvereniging Den Helder	Voor de Ondernemersvereniging Den Helder is het economisch belang van de Helderse haven groot. Het is belangrijk dat de 24/7 open is, goed bereikbaar blijft en dat de nautische veiligheid geborgd is. De Ondernemersvereniging wijst op de integraliteit van het vraagstuk en samenhang met de ontwikkelingen in het Maritiem Cluster.
Defensie / Koninklijke Marine	Defensie en de Koninklijke Marine hebben belang bij de bereikbaarheid van hun terreinen en de toegankelijkheid van de kademuren. Mogelijk dat er minder afmeercapaciteit ontstaat. De impact van een scenario op de bedrijfsvoering en de nautische veiligheid dient goed inzichtelijk te worden gemaakt.
Rijkshavenmeester	Voornaamste belang voor de Rijkshavenmeester ligt bij de nautische veiligheid.
Jachtwerf Willemsoord	Het belang van de Jachtwerf ligt bij (verbetering van) de bereikbaarheid voor pleziervaart en behoud van de capaciteit van de jachthaven.
Stichting Museumhaven	De Stichting Museumhaven heeft voor de uitoefening van haar (gemeentelijke) taken en bedrijfsvoering belang bij goede (reparatie) kades en zo weinig mogelijk last van vaarverkeer. De huidige reparatiekade is gelegen aan de noordzijde van de BVS en het verlengde daarvan.
Willemsoord B.V.	Belang bij de bereikbaarheid en economisch perspectief voor Willemsoord.

Het Hoogheemraadschap Noorderkwartier (HHNK) is in deze fase van het onderzoek niet meegenomen. Echter, HHNK speelt een grote rol omtrent de onderwerpen verzilting en waterveiligheid en wordt in het vervolgonderzoek betrokken.

3 Voorstel onderzoeksmethodiek

Onderzoeksmethodiek

Het haalbaarheidsonderzoek is een kwalitatief onderzoek in de vorm van een scenariostudie. Verwachte benodigde onderzoeksmethodieken zijn:

- Desk research: analyse beschikbare documenten (zie paragraaf 'Beschikbare documenten') en nieuwe data.
- Expert judgement om risico's, belemmeringen en kansen van de scenario's te identificeren.
- Verdiepende interviews met experts.
- Waar nodig om nut en noodzaak te toetsen: gesprekken met stakeholders die zijn betrokken geweest bij de totstandkoming van dit onderzoeksvoorstel (zie Hoofdstuk 1).
- Minimaal één interview met het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier over raakvlakken met waterveiligheid en verzilting.
- Opstellen van (globale) kostenramingen.
- Uitwerking van de scenario's.

Beschikbare documenten

Verschillende onderzoeken en beleidsstukken bieden relevante informatie voor het uit te voeren haalbaarheidsonderzoek. In het eerdere onderzoek naar de omvaarroute voor de KVSS is de technische haalbaarheid onderzocht en zijn mitigatiemaatregelen voor een tijdelijke omvaarroute bedacht. Deze informatie dient opnieuw tegen het licht te worden gehouden, met het oog op (de diverse scenario's voor) een permanente vaarroute.

De volgende documenten zijn relevant voor het uit te voeren haalbaarheidsonderzoek:

- Overzicht van de eigendomssituatie rondom Willemsoord.
- *'Memo Omvaarroute ten behoeve van Aanpassing SOK'* van de Provincie Noord-Holland.
- *'Overeenkomst ten behoeve van het creëren van een volwaardige vaarverbinding via het Boerenverdriet'* van de gemeente Den Helder & de Provincie Noord-Holland.
- *'Voorstel inzake de nieuwe samenwerkingsovereenkomst vaarverbinding Boerenverdriet'* van de gemeente Den Helder.;
- Brief aan de Commissaris van de koning Provincie Noord-Holland *'Ontwikkeling Maritiem Cluster – Omvaarroute'.*
- Einddocument resultaten omvaarroute Koopvaardersschutssluis.
- Havenvisie Wadden, *Verantwoord Varen op het Wad'.*

4 Proces & planning

Rol opdrachtgever/opdrachtnemer

Zeestad schakelt een onderzoeks- of ingenieursbureau in voor de uitvoering van het onderzoek. Het onderzoek wordt uitgevoerd in nauwe samenwerking met de gemeente Den Helder. De gemeente Den Helder is vervolgens in de lead voor het bestuurlijk proces, in afstemming met Zeestad.

Globale doorlooptijd onderzoeksproces

Globaal worden de volgende fasen met bijbehorende doorlooptijd voor het onderzoek aangehouden:

- Voorbereiding & dataverzameling *circa 1,5 maand.*
- Eerste resultaten uitwerken (concept rapportage) en tussentijdse feedback *circa 1,5 maand.*
- Definitieve rapportage *circa 1,5 maand.*

De verwachte totale doorlooptijd bedraagt circa 4,5 maanden. Het streven is om aan het einde van het eerste kwartaal van 2025 zicht te hebben op de eerste uitkomsten van het onderzoek, om een beeld te kunnen vormen van het voorkeursscenario. Deze input is vervolgens nodig voor het opstarten van het subsidietraject, evenals afwegingen die binnen Defensie en het Maritiem Cluster gemaakt worden over de kades rondom Buitenveld (met name ter hoogte van de BVS).

Daarnaast is er de mogelijkheid voor stakeholders om tussentijdse feedback te leveren. De tussentijdse bevingen en de concept rapportage worden gedeeld met de stakeholders. Voor en na de start van het bestuurlijk proces vindt ook een terugkoppeling plaats aan de stakeholders

Bijlage relevante documenten

Separaat bijgevoegde relevante documenten:

- Overzicht van de eigendomssituatie rondom Willemsoord.
- *'Memo Omvaarroute ten behoeve van Aanpassing SOK'* van de Provincie Noord-Holland.
- *'Overeenkomst ten behoeve van het creëren van een volwaardige vaarverbinding via het Boerenverdriet'* van de gemeente Den Helder & de Provincie Noord-Holland.
- *'Voorstel inzake de nieuwe samenwerkingsovereenkomst vaarverbinding Boerenverdriet'* van de gemeente Den Helder.
- Brief aan de Commissaris van de koning Provincie Noord-Holland *'Ontwikkeling Maritiem Cluster – Omvaarroute'.*
- Einddocument resultaten omvaarroute Koopvaardersschutssluis.
- Havenvisie Wadden, '*Verantwoord Varen op het Wad'.*

Raadsinformatiebrief

Betreft: Uitkomsten rapport Sweco 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 zullen op de middellange termijn al een positieve impact hebben; de Ravelijnbrug heeft de meeste invloed, maar heeft een langere realisatietermijn. Dat blijkt uit een rapport van ingenieursadviesbureau Sweco dat is opgesteld in opdracht van de gemeente Den Helder en het regionaal samenwerkingsverband De Kop Werkt!.

In de studie van 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 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	Grondaan-passing of verwerving	Kosten	Baten	Verwacht-ingen	Realisatie-termijn	Verkeers-veiligheid	Leefbaar-heid
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	+	+
Parkeren	0	+	0	0	++	-	+	+	0	Kort	+	+

Ravelijnbrug

Uit het rapport blijkt dat de aanleg van de Ravelijnbrug een groter effect heeft op de doorstroming op de N250, dan de onderdoorgang ter hoogte van de Havenweg. Bovendien vergroot de brug de bereikbaarheid van het haven- en marineterrein. Hierdoor kan verkeer van en naar dat terrein gescheiden worden van het doorgaande verkeer op de N250. Dit

heeft een positief effect op de doorstroming, vooral op toeristische dagen. De keuze voor de Ravelijnbrug wordt daarbij kosteneffectief genoemd.

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. De kosten wegen volgens het onderzoek niet op tegen de baten.

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. Door alleen deze brug te verplaatsen, blijven de verkeersstromen gelijk. Grootste winst die behaald wordt met deze maatregel is dat dit meer kaderuimte biedt voor zeeschepen.

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 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 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. Als langparkeerders van bijvoorbeeld het centrum van Den Helder of de TESO-veerhaven hun auto parkeren bij De Kooy, dan rijden zij niet meer via de N250. Belangrijke voorwaarde is dat de blauwe zone bij het centrum en Willemsoord wordt uitgebreid en dat er snelle alternatieve vervoerswijzen worden aangeboden vanaf De Kooy. Nader onderzoek is nog nodig om de effecten en mogelijkheden hiervan scherp te krijgen. Los van het onderzoek van Sweco, 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.

Conclusie

De onderzoeksresultaten van de effectanalyse maatregelen bereikbaarheid N250 leiden tot drie concrete aanbevelingen: de potentie en het draagvlak 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.

Persbericht

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 zullen op de middellange termijn al een positieve impact hebben; de Ravelijnbrug heeft de meeste invloed, maar heeft een langere realisatietermijn. Dat blijkt uit een rapport van ingenieursadviesbureau Sweco dat is opgesteld in opdracht van de gemeente Den Helder en het regionaal samenwerkingsverband De Kop Werkt!.

In de studie van 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.

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. Het rapport concludeert dat de kosten niet opwegen tegen de baten.

De verwachting is dat het verplaatsen van de Moormanbrug als losstaande maatregel weinig tot geen effect heeft op de doorstroming van de N250. Ook van de verplaatsing van de zuidingang van het marineterrein meer richting het noorden, wordt een geringe werking voorspeld. Een 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.

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 het onderzoek van Sweco, 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.

Wethouder Heleen Keur: <QUOTE>

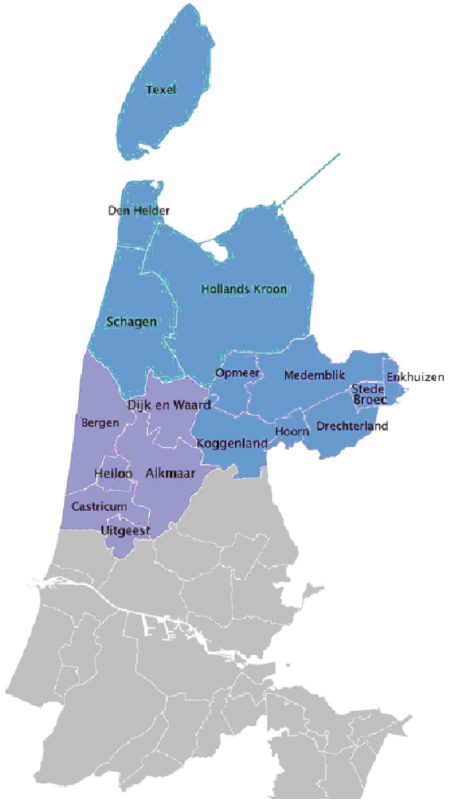
Platform Mobiliteit Noord-Holland Noord

TEAM REGIO ALKMAAR

Regio Kop van NH

WESTFRIESLAND

Provincie Noord-Holland

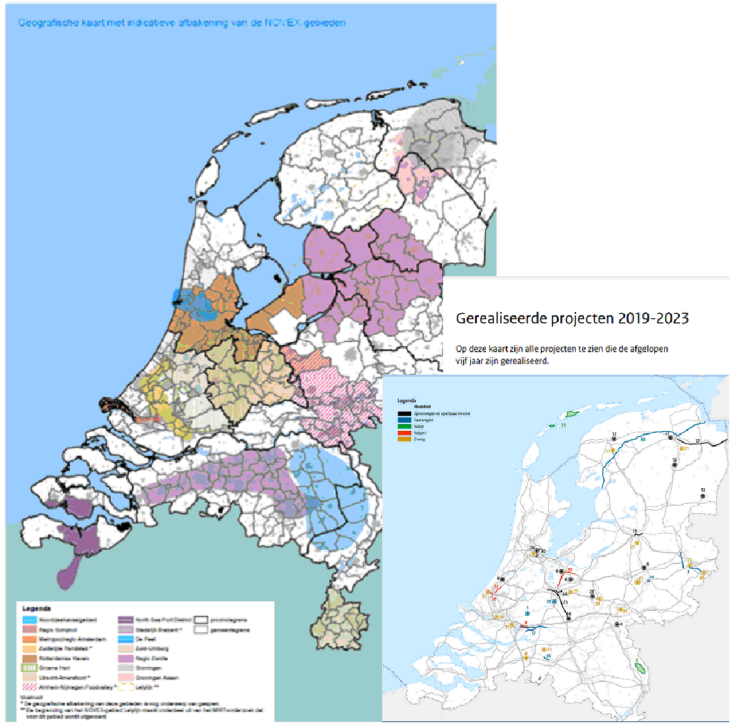


Aanleiding en doel

- Mobiliteit in NHN op de kaart
- Want grote ambities waarbij bereikbaarheid randvoorwaardelijk is
- Als deelregio geen gesprekspartner voor Rijk

Naar succesvol MRA voorbeeld:

'Alleen ga je sneller, samen kom je verder'

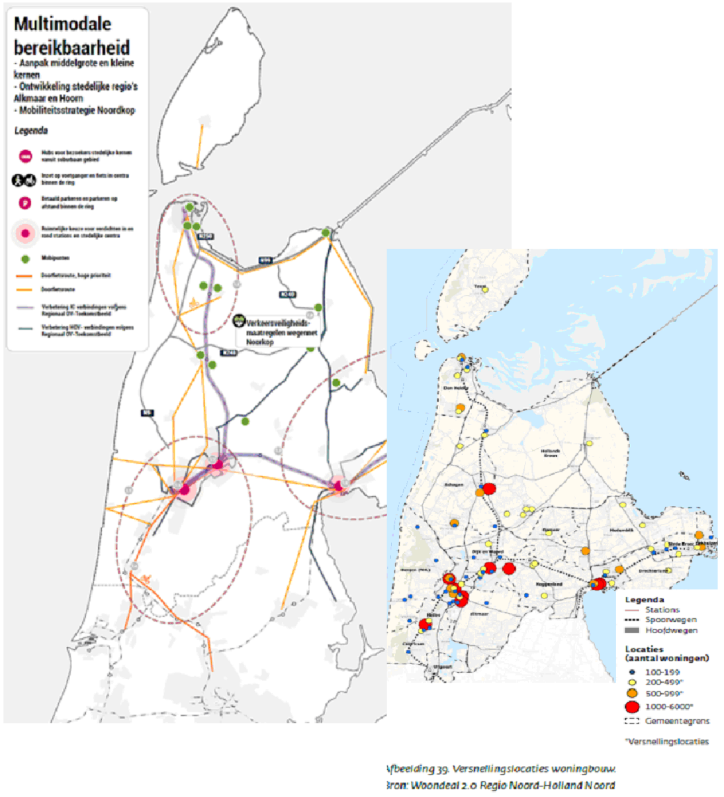


Aanleiding en doel

- Mobiliteit in NHN op de kaart
- Want grote ambities waarbij bereikbaarheid randvoorwaardelijk is
- Als deelregio geen gesprekspartner voor Rijk

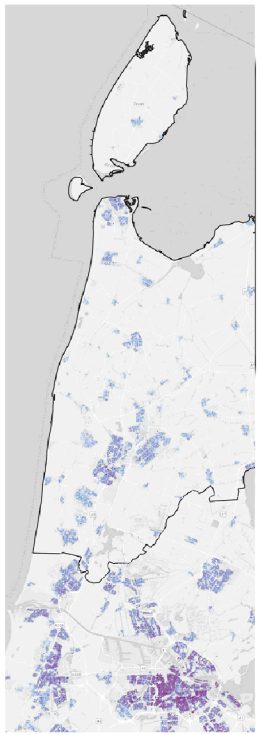
Naar succesvol MRA voorbeeld:

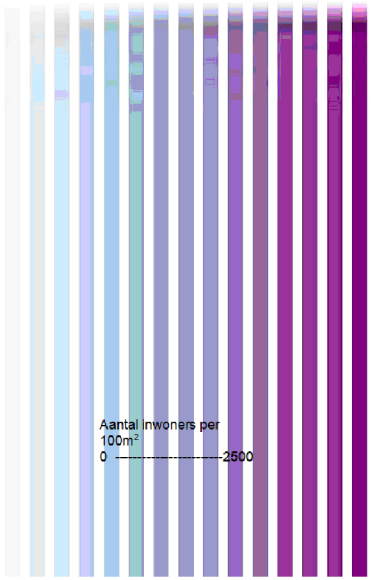
'Alleen ga je sneller, samen kom je verder'

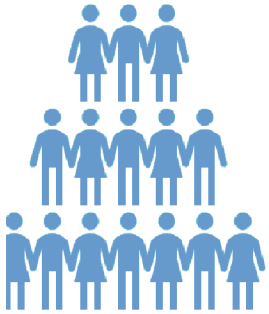


Afbeelding 39. Versnellingslocaties woningbouw
Bron: Woondeal 2.0 Regio Noord-Holland Noord

Noord-Holland Noord: in cijfers







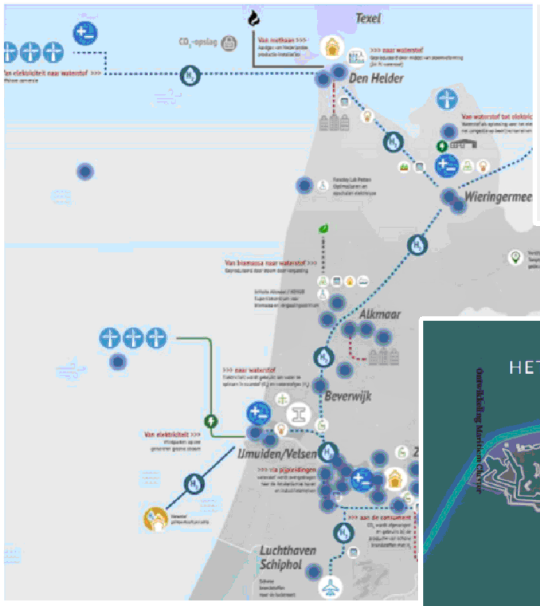
692.944 inwoners

315.959 woningen

ambitie: 13% erbij!

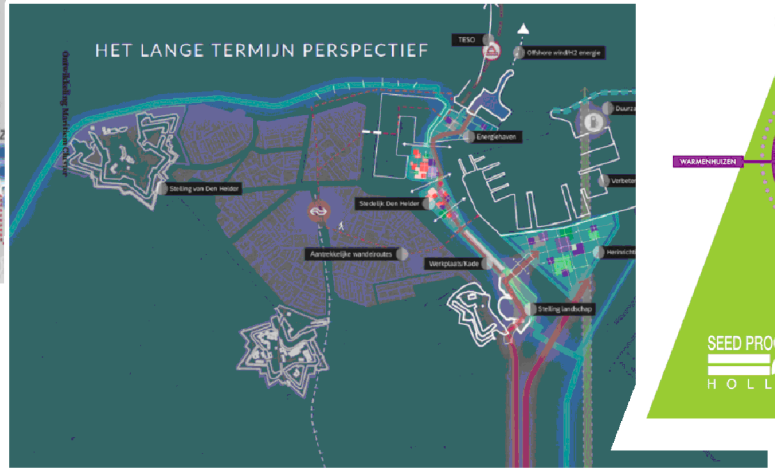
259.000 banen

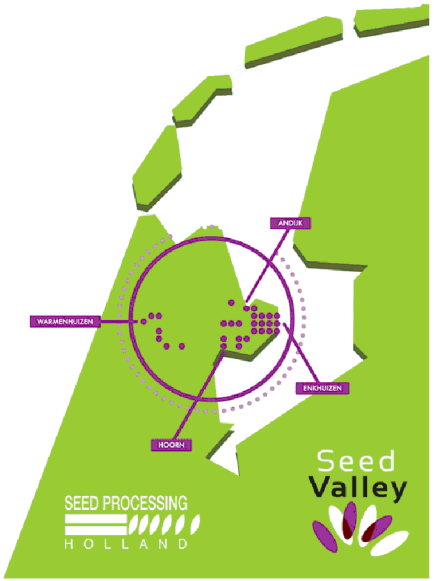
Noord-Holland Noord: USPs



energy & health campus

Greenport





NHN levert haar bijdrage aan nationale opgaven

42.500 extra woningen

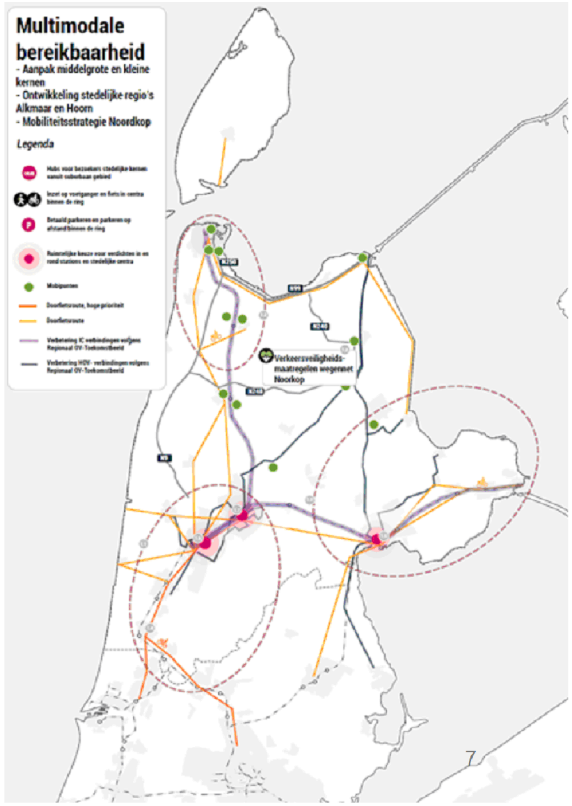
Leren, innoveren en werken

De juiste mobiliteit op de juiste plaats en tijd.

Noord-Holland Noord heeft een divers karakter, mobiliteit dus ook

- Verstedelijking Regio Alkmaar en Hoorn – meer dan 100.000 mensen pendelen dagelijks tussen MRA en NHN
- Verschraling openbaar vervoer in de Kop, auto daardoor noodzaak
- Bedrijvigheid, toerisme, etc

- Allerlei partijen verantwoordelijk
- Samen schouders eronder
- Regionaal investeringsprogramma Mobiliteit NHN

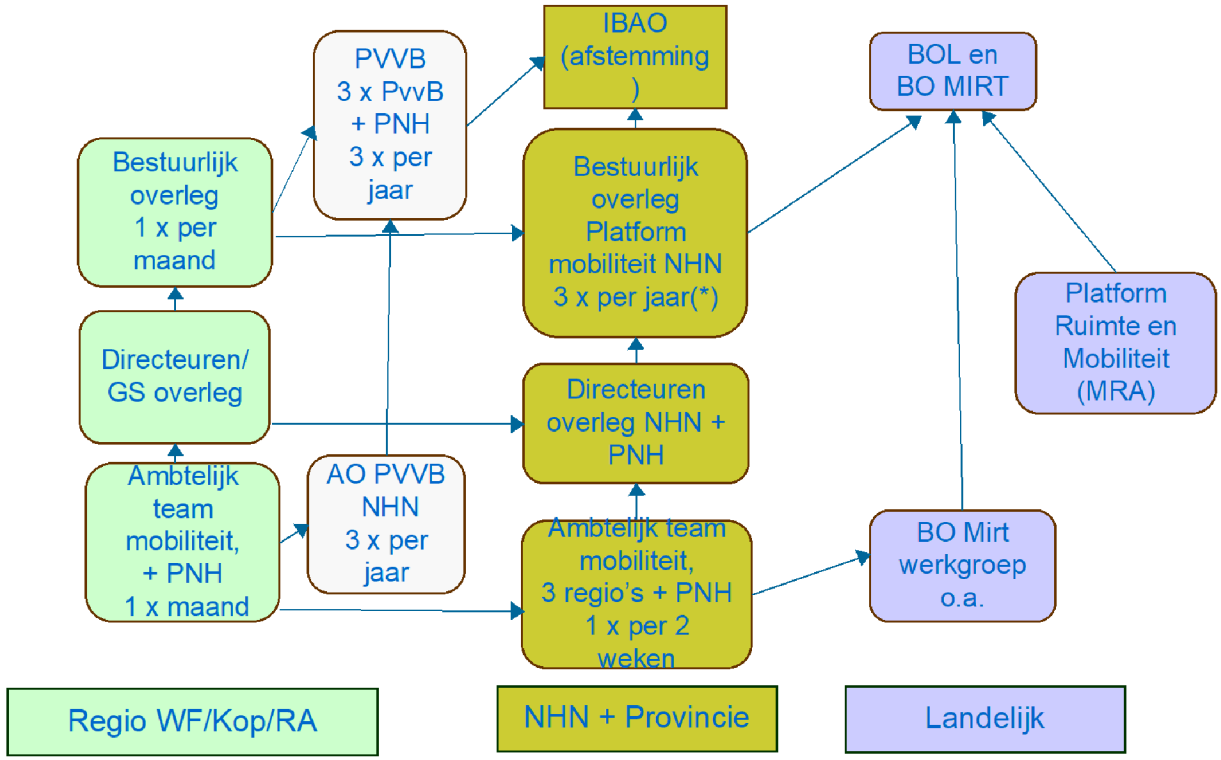


Regionale samenwerking op NHN-niveau

Bestuurlijk Platform Mobiliteit NHN is onderdeel van IBAO (Integraal Bestuurlijk Afstemmings overleg NHN) overleggen:

BO Wonen, BO Economie, BO platform Mobiliteit

Governance Bestuurlijk Platform Mobiliteit



- Alkmaar
- Bergen
- Castricum
- Den Helder
- Dijk en Waard
- Drechterland
- Enkhuizen
- Heiloo
- Hollands Kroon
- Hoorn
- Koggenland
- Medemblik
- Opmeer
- Schagen
- Stede Broec
- Texel
- Uitgeest
- Provincie NH

Samenstelling BO Platform en ambtelijk kernteam

Samenstelling Platform mobiliteit NHN
2 bestuurders per regio & gedeputeerde mobiliteit
Regio Alkmaar:
5.1.2e (voorzitter),
5.1.2e
Regio Kop van Noord-Holland:
5.1.2e 5.1.2e,
5.1.2e 5.1.2e
Regio Westfriesland:
5.1.2e 5.1.2e,
5.1.2e
Provincie Noord-Holland:
Jeroen Olthof

Samenstelling Ambtelijk mobiliteit NHN

5.1.2e (Regio Alkmaar)

5.1.2e (Kop van Noord-Holland)

5.1.2e (Westfriesland)

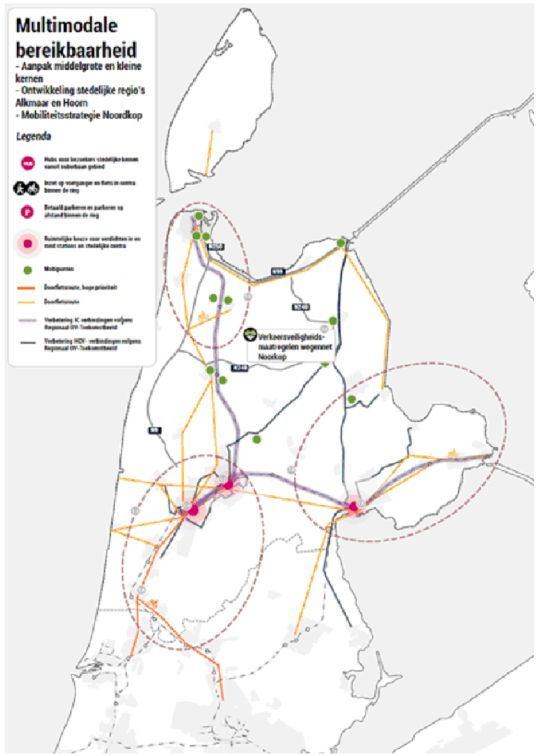
5 5.1.2e (Provincie Noord-Holland)

Secretaris 5.1.2e .1.2e (APPM)

5.1.2e

Activiteiten Platform

1. NHN - verhaal
2. Bereikbaarheidsvisie
3. Regionale investeringsagenda
4. Gestart met lobby
5. MIRT 2024



Bereikbaarheidsvisie NHN

WAT

- Actualisatie bereikbaarheidsvisie NHN 2021
- Brede Welvaart
- Robuust multimodaal mobiliteitssysteem

→ Basis voor inhoudelijke samenwerking

WANNEER

1. Beleidsinventarisatie (aug- sept)
2. Mobiliteitsanalyse Brede Welvaart (aug - sept)
3. Opgaven (eind sept)

- **Werksessie 1 oktober** -

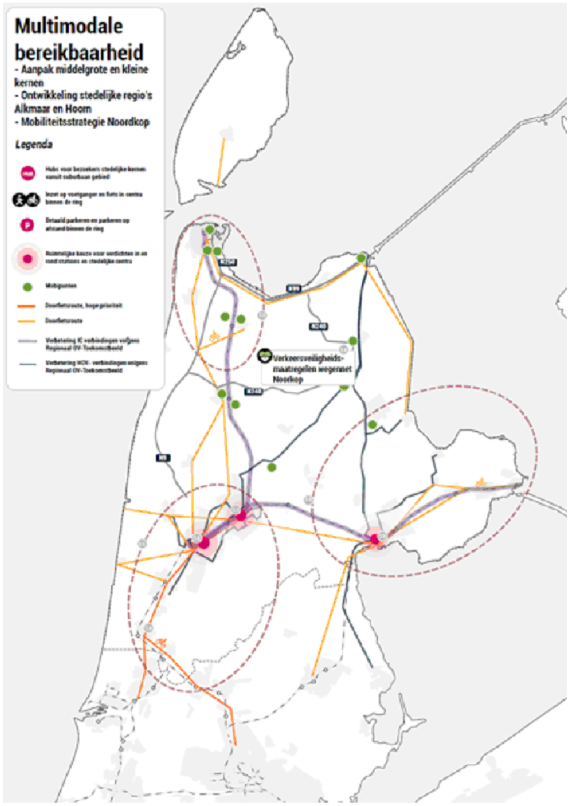
4. Doorkijk gebiedsoverstijgende maatregelen (okt)
5. Bereikbaarheidsvisie (nov)

Goudappel

Robuust multimodaal mobiliteitssysteem

- Kenmerken:
  - Integrale benadering: fiets, OV, treincorridors, etc.
  - Doorstroming en veiligheid kritieke wegen (A7/A8, N9, etc.)
  - Lokale en regionale ontsluiting woningbouw

- Projecten o.a.:
  - Ontsluiting Den Helder en Texel
  - Verkeersveiligheid N9/ N99
  - Zaancorridor en Hoornse lijn
  - Doorfietsroutes
  - A7-corridor
  - Ontsluiting Houtribdijk
  - Gebiedsontwikkeling Westfrieselijn
  - Poort van Hoorn
  - Ring Alkmaar / N242



MIRT 2024: Ring Alkmaar/N242 stapsgewijs aanpakken

Dit doen we al regionaal en met de provincie

Maatregelen voor oa gedrag, werkgeversaanpak, verkeersveiligheid, fiets (lokale routes en doorfietsroutes), ketenmobiliteit, deelmobiliteit en OV (m.n. het programma hoogfrequent spoorvervoer)

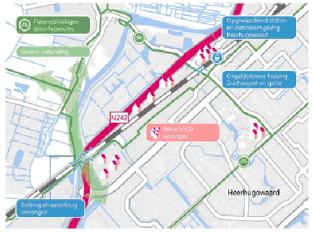
Samen met het Rijk de bovenregionale projecten oppakken

1. Corridor N242 (spoor, fiets en weg): groeipakket N242, integrale projectopgave voor Bolbrug en spoorviaduct, kwaliteitssprong station & stationsomgeving Dijk en Waard en bouw van 5.500 woningen binnen 10 fietsminuten van het station.

2. N9 westelijke ring Alkmaar: MIRT-onderzoek naar robuuste oplossing voor een verkeersveilige doorstroming voor personen en vrachtverkeer bij een groei van 26.000 woningen in Regio Alkmaar waarvan 12.000 woningen binnen Alkmaar op 10 fietsminuten van het station.

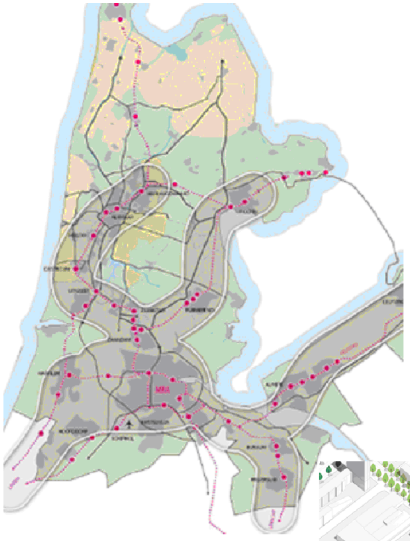
Bekostiging kan deels door regio uit gebiedsontwikkeling en fondsen voor bovenwijkse infra (m.n. Alkmaar en Dijk en Waard)

Figuur boven: regio overstijgende netwerken en opgaven in beeld.



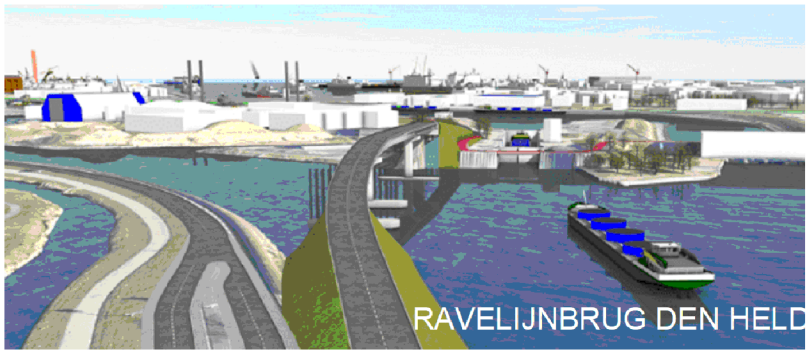
MIRT 2024: Poort van Hoorn

- Rondom station 6.000 woningen en 1.200 arbeidsplaatsen toevoegen
- OV-knooppunt bedient 300.000 inwoners uit de regio Westfriesland en oostelijk deel regio De Kop
- Hoornse lijn van belang voor daily urban system voor onderwijs, werkgelegenheid en economie
- Scharnierpunt Noord-Holland Noord – MRA (inclusief Schiphol)
- Tekort door kostenstijging oa spoorse zaken



Wat betekent NHN voor het werk in mijn gemeente?

Waar staat we nu?



Vragen en discussie

Gezamenlijke mobiliteitsvisie Texel en Den Helder 2040.

Samen naar een duurzaam bereikbare, aantrekkelijke en leefbare regio

Versie 19 februari 2024

Inhoudsopgave

1 Inleiding: een gezamenlijke mobiliteitsvisie vanuit economie en leefbaarheid 3
1.1 Aanleiding: Samenwerking is nodig om ambities te realiseren 3
1.2 Momentum voor gezamenlijke visie op mobiliteit 4
1.3 Doel en scope van deze visie 4
1.4 Status van deze visie 5
1.5 Leeswijzer 6
2: Visie: stapsgewijze aanpak naar duurzaam bereikbare en aantrekkelijke regio 7
2.1 Wat willen we op korte termijn oplossen? 7
2.2 Wat willen we op lange termijn bereiken? 7
2.3 Hoe komen we daar? 8
2.4 Waar zetten we op in? 8
2.5 Wat doen we (nu) niet? 9
2.6 aan wat voor type maatregelen denken we? → andere naam 10
3. Visie in relatie tot wat speelt in de regio 11
3.1 Relatie met andere trajecten 11
..... 11
3.2 Wat speelt regionaal en bovenlokaal? 11
3.3. Wat speelt lokaal? 12
4 Kaders voor uitvoeringsprogramma 13
4.1 Vervolgproces 13
4.2 Opbouw Maatregelenpakketten 13
4.3 Governance 13
4.4 Regionale middelen 14
Bijlages 15

1 Inleiding: een gezamenlijke mobiliteitsvisie vanuit economie en leefbaarheid

1.1 Aanleiding: Samenwerking is nodig om ambities te realiseren

Texel en Den Helder praten beide al geruime tijd over knelpunten die zij ervaren in bereikbaarheid. Er zijn al veel visies en plannen. Waarom dan een nieuwe mobiliteitsvisie? En waarom een gezamenlijke visie?

De bestuurders van Texel, Den Helder en de provincie Noord-Holland hebben samen vier dingen geconstateerd:

1. De ambities van Texel en Den Helder voor havenontwikkeling, toerisme, centrumontwikkeling concurreren om schaarse ruimte op de weg. Een gedeelde mobiliteitsvisie kan bijdragen aan meer synergie tussen de plannen.
2. Tot nu toe lukt het niet om knelpunten op te lossen. Kostbare nieuwe infrastructuur is nodig, waarvoor geen Rijks- en regionale middelen beschikbaar komen. Om een beroep te kunnen doen op die middelen moeten maatregelen bijdragen aan rijks- en regionale doelen, niet alleen aan het oplossen van lokale infrastructurele knelpunten.
3. Texel en Den Helder vormen samen een regionaal mobiliteitssysteem en zijn wederzijds afhankelijk van elkaar bij het realiseren van ambities en oplossingen.
4. Een mobiliteitstransitie is sowieso nodig met het oog op de toekomst. Denk aan het realiseren van klimaatdoelen, het behouden en versterken van de leefbaarheid en het toenemend verkeer. Op basis van prognoses groeit het aantal bewoners, werknemers, bezoekers en goederenvervoer en daarmee groeit tevens het aantal verkeersbewegingen. Dit maakt de behoefte om samen te werken op het gebied van mobiliteit des te groter.

Kortom: knelpunten blijven liggen en een verminderende bereikbaarheid dreigt de realisatie van de ambities op het gebied van economie en leefbaarheid te blokkeren.

De gemeente Texel, gemeente Den Helder en de provincie Noord-Holland hebben de handen daarom in een geslagen. Bestuurders van de drie overheden hebben eind 2021 de ambitie uitgesproken om samen een regionale mobiliteitsvisie uit te werken. Met als doel om het gevoel van onderlinge afhankelijkheid om te zetten naar

- een gezamenlijk en toekomstvast plan;
- om ambities rondom mobiliteit, economie en leefbaarheid waar te maken; en
- te werken aan een 'sterk maritiem cluster', 'ultiem vakantie-eiland Texel' en 'aantrekkelijke stad Den Helder'.

Een visie die lokale ambities, gedeelde problemen en onderlinge afhankelijkheid vertaalt naar *Samen Sterk: De Baai is duurzaam bereikbaar, leefbaar en aantrekkelijk.*

1.2 Momentum voor gezamenlijke visie op mobiliteit

Wat verstaan we onder mobiliteitstransitie?
Bestuurders hebben geconstateerd dat een mobiliteitstransitie sow
noodzakelijk is met het oog op de toekomst (denk aan het halen va
klimaatdoelen, leefbaarheid, duurzaamheid, toenemend verkeer). Daarin staan ze niet alleen: Het ontwikkelen van nieuwe mobiliteitsoplossingen voor de lange termijn (emissieloos, impactarm en adaptief) is één van de veranderdoelen zoals vastgelegd in het Uitvoeringsprogramma van de Agenda Waddengebied 2050 en ondertekend door rijk, provincies, gemeenten en maatschappelijke organisaties betrokken bij de Waddenzee. Zij zien een goede, betrouwbare bereikbaarheid in het Waddengebied als een basisvoorziening voor bewoners en bezoekers en als voorwaarde voor een goed vestigingsklimaat voor bedrijven en voor recreatie en toerisme. Dit geldt zowel op de eilanden, als langs de kust.

We verstaan hier onder 'mobiliteitstransitie' het vinden van een nieuwe balans tussen 1) slimme en flexibele reismogelijkheden, 2) als onderdeel van de openbare ruimte en 3) vraagstukken op het gebied van economie, klimaat, leefbaarheid en energie. De auto heeft een structurele rol in de regio. Wandelen, fietsen, openbaar vervoer, gedrag- en prijsmaatregelen, transferia/hubs en deelmobiliteit verkleinen de impact van het groeiende aantal autobewegingen. Het streven is om de bereikbaarheid en leefbaarheid van het gebied te vergroten en tevens de uitstoot te beperken (ook schonere auto's). Er wordt door de overheden al gewerkt aan diverse soorten maatregelen op dit vlak. Deze gezamenlijke mobiliteitsvisie sluit aan op actueel beleid en reeds voorziene maatregelen, zoals de uitwerking van het tienpuntenplan van de Helderse Lijn en de concept visie Publieke Mobiliteit van de provincie Noord-Holland. In het op te stellen uitvoeringsprogramma wordt hier rekening mee gehouden bij de keuze voor maatregelen.

Er is nu momentum voor een gezamenlijke visie op mobiliteit omdat:

- Eerste stappen in samenwerking tussen de drie overheden zijn gezet, het is zaak de energie nu vast te houden
- Er is consensus over probleem en uitgangspunten, beklonken in de uitgangspuntennotitie
- Er is consensus over het aanvliegen vanuit lokale en regionale ambities rondom economie en leefbaarheid, waarbij mobiliteitsmaatregelen een middel kunnen zijn voor ruimtelijk-economische ontwikkeling te beschouwen.
    - >> Vol voor ambities gaan en tegelijk stapsgewijs volgend op de (economische) ontwikkelingen in het gebied, vooruitstrevend
- Er is collectieve behoefte aan concretisering en zicht op uitvoering; maar wel met een breed gedragen collectieve visie als basis om gezamenlijk in te kunnen spelen op kansen en ontwikkelingen en om proactief te handelen.
    - >> een set aan (lokale, veelal kleinere) maatregelen dragen bij aan de gezamenlijke opgave

1.3 Doel en scope van deze visie

Het bovenliggende doel is de ruimtelijk-economische ontwikkeling van het gebied Texel- Den helder. De gezamenlijke mobiliteitsvisie draagt bij aan de economische ontwikkel- en leefbaarheidsopgaven in het gebied: ambities voor havenontwikkeling, toerisme en centrumontwikkeling concurreren om schaarse ruimte op de weg. De visie is richtinggevend voor flankerend en lokaal beleid van de drie overheden.

Het nog te ontwikkelen uitvoeringsprogramma geeft verdere richting. Hierin wordt een maatregelenpakket uitgewerkt, met concrete projecten, met trekkers en budgetten, uitgezet in de tijd en in relatie tot andere beleidsvelden. Het pakket is een optelsom van kleine en grote maatregelen, hard en zacht, voor verschillende modaliteiten. Met het vaststellen daarvan wordt een eerste stap naar uitvoering gezet. Meer over het kader van het uitvoeringsprogramma staat in hoofdstuk 5.

Als vertrekpunt hebben bestuurders drie hoofduitgangspunten met elkaar afgesproken:
1) We werken samen;
2) We beschouwen Texel en Den Helder als één samenhangend systeem; en
3) We zien mobiliteit als middel om de regio te versterken

Vanuit dit gezamenlijk vertrekpunten zijn de opgaven voor de mobiliteitsvisie:
1. Goede en betrouwbare reistijden per auto, OV en fiets van de binnenstad van Den Helder, maritiem cluster en Texel vanaf het station van Den Helder en de N205 (gemeentegrens).
2. Groenere, rustigere en schonere binnensteden en dorpskernen in Den Helder en op Texel en aantrekkelijke werklocaties (o.a. het maritiem cluster).
3. Een mobiliteitstransitie waarbij er enerzijds meer en betere alternatieven voor de auto komen (en daardoor een andere modal split) en anderzijds een verduurzaming van vervoermiddelen (minder fossiele brandstoffen).

- De visie omvat het gehele gebied van Texel en Den Helder en gaat uit van een samenhangend mobiliteitsysteem van alle modaliteiten. Vanuit de gezamenlijke ambitie om de regio sterker en aantrekkelijker te maken, met mobiliteit als middel
- De visie definieert het gezamenlijk ambitieniveau met als stip op de horizon 2040. Dit betekent dat niet enkel vanuit de huidige situatie wordt geredeneerd, maar rekening wordt gehouden met prognoses dat het aantal verkeersbewegingen –met name met de auto– in de toekomst groeit, onder andere door de gewenste ruimtelijk – economische ontwikkelingen (ontwikkeling van maritiem clusters, toerisme en centrum)
- De visie houdt rekening met de 'coleur locale' en is het resultaat van een intensief proces met stakeholders (bestuurders, ambtenaren en ondernemers). Deze brede betrokkenheid van partijen draagt bij aan het draagvlak
- De visie gaat in op de toekomst van mobiliteit op bovenlokaal niveau, met oog voor lokale impact
- De visie kijkt integraal en multisectoraal naar het mobiliteitssysteem vanuit kansen en mogelijkheden
- Spanningsvelden en dilemma's rondom leefbaarheid en de belangen tussen Texel en Den Helder onderkennen we en nemen we als uitgangspunt.
- Zowel de voorliggende visie, als het uitvoeringsprogramma met breed maatregelenpakket gaat slim om met lopende lokale en regionale processen en projecten; zoeken naar synergie in beleid, doorpakken met en verbinden van maatregelen en ambities.
- Toekomstvast
- Haalbaar en betaalbaar
- Gericht op snel (deel_)resultaat, niet verder vergroten problemen
    - >> vraagt ook al om stevige lokale keuzes!
- Dat betekent dat partijen een lange adem nodig hebben! Maar stip op horizon = ambitieus!

1.4 Status van deze visie

In aanloop naar deze mobiliteitsvisie hebben de drie overheden in een traject met bestuurders, ambtelijke vertegenwoordiging en ondernemers de uitgangspuntennotitie 'Beter Verbinden: Uitgangspunten' opgesteld. Vervolgens is opnieuw een traject met bestuurders, ambtelijke vertegenwoordiging en ondernemers doorlopen om de gezamenlijke ambities en visie van de drie overheden te formuleren.

Ter borging van het goede gezamenlijke gesprek en besluitvormingsprocedure vindt bestuurlijke behandeling in de Regionale Raadscommissie Noordkop (RRN) plaats, gevolgd door vaststelling in beide raden en provinciale staten.

1.5 Leeswijzer

2: Visie: stapsgewijze aanpak naar duurzaam bereikbare en aantrekkelijke regio

Den Helder en Texel gaan –samen met de provincie– voor duurzame regionale bereikbaarheid van de uiterste Kop. Ten behoeve van de aantrekkelijkheid, leefbaarheid en economie van de regio. Voor bewoners, bedrijven en bezoekers.
Door naar het mobiliteitssysteem op regionaal niveau te kijken, goed samen te werken en te onderkennen dat de opgave vraagt om een flinke transitie. Behoorlijke ambities, met oog voor realisme dat past bij deze regio. Met op korte termijn de focus op het oplossen van knelpunten. Met aandacht voor voldoende uitvoeringskracht en realisme, maar ook met het lef om te experimenteren waar dit kan. Parallel oog hebben voor de grotere lange termijn opgaven, deze onderkennen en gezamenlijk toewerken naar gedragen oplossingen en bijbehorende middelen.

Door te investeren in duurzame bereikbaarheid met een gezamenlijke visie op mobiliteit, groeit de aantrekkelijkheid van de regio enen de economie en leefbaarheid een impuls.

de drie overheden stellen gezamenlijke deze mobiliteitsvisie op om de geprognotiseerde **groei aan mobiliteit te faciliteren** met **duurzame mobiliteit** om **bereikbaarheid te borgen** en **bij te dragen aan klimaatdoelen, energietransitie en verkeersveiligheidsambitie.** Tevens hebben de overheden daarbij aandacht voor het doorontwikkelen van de samenwerking en het groeien van onderling vertrouwen.

De **stapsgewijze mobiliteitstransitie** als middel voor aantrekkelijkheid, leefbaarheid en bedrijvigheid in de blauwe baai. Met oog voor de specifieke karakteristieken van de regio, waarin de **auto een stevige rol** zal spelen en waar nog veel te winnen is als er **goede alternatieven** reismogelijkheden voor de auto **beschikbaar** zijn.

2.1 Wat willen we op korte termijn oplossen?

De opstoppingen en onbetrouwbare reistijden met de auto. Dit zet de aantrekkelijkheid van Texel als vakantie-eiland en de leefbaarheid van Den Helder en regionale economie onder druk.

Piekmomenten op korte termijn helemaal wegnemen lijkt niet realistisch, maar investeren in de doorstroming en betrouwbaarheid van reistijd. Inzetten op het ontvlechten en dus spreiden van verkeer en verkeersmanagement maatregelen.

Met extra aandacht voor snellere reistijden voor bewoners en bedrijfsleven, en beter verwachtingsmanagement en betrouwbare reistijden voor het 'vakantieverkeer'.

2.2 Wat willen we op lange termijn bereiken?

Een duurzaam bereikbare, leefbare en aantrekkelijke regio Texel- Den Helder, dankzij een stapsgewijze mobiliteitstransitie die door regionale samenwerking is bereikt. Bewoners, het bedrijfsleven en bezoekers worden verleid om op een duurzame manier te reizen, hebben betrouwbare reistijden met de auto en ervaren aantrekkelijke kernen. Zo versterken we met elkaar de regio – economisch en leefbaarheid.

We zetten in op een mix van modaliteiten, met focus op duurzaam reizen op de lange termijn.

Zo houden we de regio voor iedereen bereikbaar, aantrekkelijk en leefbaar.

2.3 Hoe komen we daar?

Met een behoorlijk ambitieuze stip op de horizon, maar ook met realisme en een stapsgewijze aanpak. Door nu te beginnen en tegelijk de grote opgaven voor 2040 in het oog te houden.

Door samen te werken! Met het besef dat we samen in 1 regionaal mobiliteitssysteem zitten.

En de negatieve gevoelens van onderlinge afhankelijkheid om te zetten in een krachtige propositie waarin een integrale aanpak en regionaal perspectief voor ieders belang loont. Door synergie te zoeken, slim mee te koppelen en over eigen grenzen heen te kijken.

Door de regionale samenwerking serieus op te zetten, met een stevig team van denkers, verbinders en doeners. Een regionaal programmateam, in nauwe verbinding met het bedrijfsleven en bewoners. Met zowel publieke als private investeringen en activiteiten - omdat beiden de lasten ervaren en de transitie nodig hebben voor de lange termijn - zowel vanuit economisch als maatschappelijk en duurzaamheidsperspectief.

2.4 Waar zetten we op in?

Op een stapsgewijze mobiliteitstransitie, met investeringen (groot en klein) in alle modaliteiten en de gedragskant. Met een pakket aan verschillende type maatregelen. Met experimenten en pilots en kleine stapjes als aanpak. Om zo draagvlak bij bewoners en ondernemers (bedrijfsleven en ondernemers in toerisme) te houden en rekening te houden met 'transitieangst'. Met zowel 'harde' als 'zachte' maatregelen: Van infrastructuur tot campagnes, voor alle doelgroepen. Met een maatregelenpakket met 'zoet' en 'zuur' in balans voor iedereen: voor alle doelgroepen, voor zowel Den Helder als Texel, op korte, middellange en lange termijn.

Dankzij deze stapsgewijze mobiliteitstransitie creëren we aantrekkelijke en leefbare kernen voor de bewoners, investeren we in snellere en betrouwbare reistijden voor het bedrijfsleven en de bezoekers en werken we zo samen aan een duurzaam bereikbare en economisch krachtige, bruisende regio.

Een pakket aan maatregelen dat past bij de cultuur en geografie van de regio. Dat betekent dat de auto zeker op korte termijn een belangrijke rol blijft spelen en een stapsgewijze transitie-aanpak die eerst inzet op het vergroten van het pallet van goede alternatieven. Daarnaast kiezen we voor een aanpak die eerst quick wins en no-regret maatregelen oppakt. Parallel werkt het team de grote ingrepen met veel financiële en ruimtelijke impact gezamenlijk uit, zonder daarbij het oog voor draagvlak en zorgvuldigheid te verliezen (>>voorbeeld).

Gezien het samenhangende systeem en de wederzijdse afhankelijkheid bij het realiseren van ambities en oplossingen, zijn er geen simpele, eenduidige oplossingen. Daarom zetten we in op een visie die:

- <<(ambitie hoog) Focus op nieuwe balans in reismogelijkheden (auto én alternatieven), bijbehorende ruimte- en kwaliteitsvraag en vraagstukken op het gebied van economie, klimaat en leefbaarheid.

- <<Ambitie midden) Selectief betrekken aanpalende sectoren
- Focus op verbeteren van reismogelijkheden. Naast het verbeteren van de doorstroming van de auto, zetten we in op het stimuleren van OV en fiets. De inzet op een mix aan modaliteiten in plaats van volledig in te zetten op één modaliteit, maakt de regio sterker en het mobiliteitssysteem robuuster.

>>variant hoog

1. Versterken van alternatieven voor auto
    - Versterken van openbaar en publiek vervoer
    - Inzet op veilige en snelle fietsverbindingen

- Stimuleren van gedragsmaatregelen zoals werkgeversbenadering (oa gemeente en Marine)
- Stimuleren en promoten van regio Texel als duurzaam vakantiegebied & fietsgebied en spreiden wisseldagen

2. Ontvlechten van verkeersstromen
   - Brede welvaartsstudie naar ontvlechting (Ravelijnbrug en verplaatsen Moormannbrug - Sweco onderzoek is eerste stap vanuit verkeerskundig perspectief)
   - Inzet verkeersmanagement, zoals just-in-time logistiek via Kooypunt, ook bij ontladen, fast lane voor veerdienst
   - Verbeteren aanlandgebied veerdienst
3. Inzet parkeerregulering
   - Langparkeren buiten de stad (locatie voor auto's en vrachtverkeer)
   - Parkeerregulering in relatie tot wonen, Texel- bezoekers die auto achterlaten en economisch belangrijke bestemmingen

- >> texel >> beter bereikbaar met ov en fiets - inzetten op Texel als duurzame reisbestemming (andere bezoekers, minder dagjesmensen met auto)
- Leefbaarheid>> betere luchtkwaliteit, geluidoverslast, ruimte die infra en parkeren innemen versus mn groen
- Uitstoot beperken,

>>in losse frames: voorbeeldmaatregelen tonen als PAKKET → bijvoorbeeld marine voorbeeld werkgeversaanpak plus doorfietsroutes pus fietsvergoeding (door werkgever)

2.5 Wat doen we (nu) niet?

Grote ingrepen in infra - geen rijksmiddelen ivm lokaal belang

>> huidige infra is basis, nu geen lobby voor nieuwe infra bij rijk en regio want zijn 'lokale' knelpunten

Brede welvaarteffecten:

voor regio Texel- Den Helder

>>

- Op basis en afhankelijk van uitkomsten Sweco onderzoek en doorvertaling naar Brede welvaarts doelen → BID maken om nationaal/regionaal belang aan te tonen

Lange termijn inzetten op rijks/regiogeld voor betere OV of infra

2.6 aan wat voor type maatregelen denken we? → andere naam

Autoverkeer:

- *Betrouwbare reistijden en verbeteren doorstroming*
  - *Aanpassen verkeerscirculatie tbv leefbaarheid van de binnenstad van Den Helder*
    - *Bewegwijzering en navigatie, verkeersmanagement*
    - *Infrastructurele aanpassingen*
    - *Ontzien binnenstad Den Helder, bereikbaarheid bedrijventerreinen en maritieme cluster optimaliseren*
  - *Inzicht geven in piekmomenten en spreiden van autoverkeer*
    - Op orde brengen van informatie en inzicht in piekmomenten & investeren in berichtgeving/informatie > verwachtingsmanagement
    - Woon-werkverkeer: Werkgeversaanpak – anders reizen (andere momenten en andere modaliteiten – differentiëren prijzen boot?)
    - Bezoekers: Stimuleren reizen op andere momenten om te spreiden – incentives bezoekers, wisselmomenten acco's, etc…
- *Terugdringen van autoverkeer*
    - *Bezoekers: Auto laten staan op vaste land (acties goedkopere overtocht Texel etc), inzetten op duurzame vakantie; korte termijn vooral voor dagjesmensen*
    - *Bedrijven: Stimuleren OV/fiets ipv Auto*
    - *Bewoners: Stimuleren OV/Fiets ipv auto*
    - *Verbeteren van OV en fietsinfra*
- *Parkeren en ketenreizen*
    - *Parkeer-hub met pendelbus verder van de terminal, 5.1.2e en (bak)fietsen >> geeft ruimte voor ontwikkeling nabij terminal, zorgt voor minder autoverkeer door bezoekers*
    - *Bezoekers: Betaald parkeren binnenstad van Den Helder > autoluwe (re) binnenstad, kansen voor groen en ruimtelijke kwaliteit*
    -

Fiets:

- Stimuleren fietsgebruik
  - Investeren in goede en veilige regionale fietsroutes, fietsparkeren en opladen > zowel regio DH als op Texel (meerdere projecten, korte en lange termijn)
  - Bezoekers:
    - (Bak)fietsen verhuur bij parkeerhub
    - Inzetten op de fietsvakantie naar/op Texel > duurzaam / actieve toerisme
  - Bewoners en bedrijven:
    - Fietscampagnes woon-werkverkeer (werkgeversaanpak
    - Fietsparkeren verbeteren & ketenreis met OV

OV:

- Lange termijn: OV/Trein naar de boot?
- Mobiliteitshub / parkeerhub met pendelbus / OV naar centrum, bedrijventerreinen, maritiem cluster en boot
- Beter OV en fietsen op Texel zelf > auto minder nodig maken
- Spits/piek > meer en Flexibel OV (kan ook privaat, collectief vervoer zijn)
- Gratis ov of fietsverhuur bij parkeren vanaf hub?

3. Visie in relatie tot wat speelt in de regio

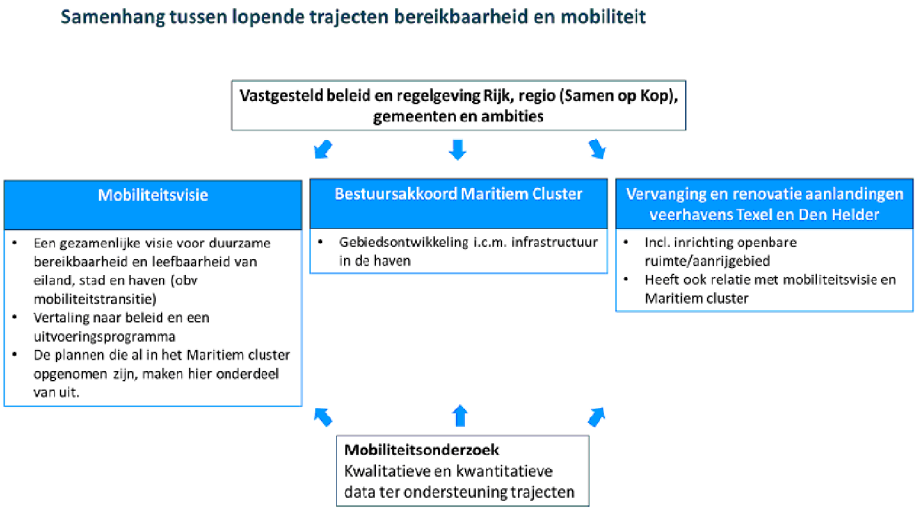
Door te schetsen wat er op welk niveau speelt, kunnen we verbanden schetsen. Ambities zijn niet lokaal waar te maken. Gezamenlijk mobiliteitsvisie is over en weer een "toetsingskader" tussen lokale en regionale visie/projecten/uitvoeringsprogramma. Dit is niet sectoraal, maar integraal. Daarom is een pakket aan maatregelen nodig, welke individueel soms heel klein kunnen zijn en bijdragen aan grotere geheel

De focus ligt op hoe kunnen drie overheden elkaar versterken; juist op dat bovenlokale en regionale niveau in relatie tot lokale acties

3.1 Relatie met andere trajecten

Naast deze mobiliteitsvisie werken de overheden ook aan het maritiem cluster (uitvoering Bestuursakkoord), heeft Rijkswaterstaat de renovatie van de veerhavens op Texel en Den Helder opgepakt en loopt er een mobiliteitsonderzoek dat informatie gaat aanleveren (o.a. nulmeting) die kan worden gebruikt bij de andere trajecten.

Onderstaand schema toont de samenhang tussen de verschillende trajecten.



Figuur 1: samenhang tussen lopen trajecten mobiliteit

In de tussentijd zorgen we voor een goede afstemming zodat deze projecten goed passen bij/binnen het op te stellen maatregelpakketten.

>> SWECO onderzoek

3.2 Wat speelt regionaal en bovenlokaal?

Wat speelt op welk niveau?

i. Duidelijkheid bieden waarom we dit op deze manier doen
ii. Wat is van belang voor visie en kaders uitvoeringsprogramma
iii. Wat loopt reeds en wat voegt de mobiliteitsvisie daar aan toe?

a. NH Noord en de Kop (met 5.1.2e en 5.1.2e)
b. Wat speelt bovenlokaal? (met 5.1.2e en 5.1.2e)

Er lopen ook nog andere projecten, onder andere vanuit de Regionale Agenda Mobiliteit (de RAM), het tienpuntenplan van de Helderse Lijn en de concept visie Publieke Mobiliteit van de provincie Noord-Holland.

Regionale Agenda Mobiliteit (RAM) zet in op robuuste verbindingen, een fijnmazig netwerk en slimme, schone en veilige projecten in de regio Kop van Noord-Holland. De totstandkoming van een mobiliteitsvisie in deze regio sluit goed aan op de RAM.

>> tienpuntenplan van de Helderse Lijn >>

>> de concept visie Publieke Mobiliteit van de provincie Noord-Holland>>

>> Nieuwe aanbesteding OV-concessie Noord-Holland Noord → met Ijmond?

3.3. Wat speelt lokaal?

a. Wat speelt in Texel? Met 5.1.2e

>> eigen mobiliteitsvisie

b. Wat speelt in Den Helder? met 5.1.2e

>> opzet van 5.1.2e voor wethouder
>> relevant beleid

4 Kaders voor uitvoeringsprogramma

Regionale visie opgebouwd uit (meer lokale) maatregelenpakketten
Juist vanuit bovenregionale bril ga je focussen op wat dit lokaal betekent, welke maatregelen (groot en klein, hard en zacht) zetten de overheden in en op welke termijn (kort, lang)

4.1 Vervolgproces

i. opstellen uitvoeringsprogramma: naar een Roadmap met projecten
    a. Feiten op orde: Verkeersonderzoek – problemen vs ambities
    b. Korte termijn problemen en lange termijn ambities
    c. Maatregelpakket met hard en zacht, groot en klein, voor alle modaliteiten
    d. Pakketdenken: Bundeltjes van maatregelen zorgen voor synergie en creëren vliegwiel voor resultaat
    e. Investeer in quick wins en start parallel met de grote projecten
    f. Voorbeelden en suggesties voor projecten
        i. Zacht: werkgeversaanpak Marine en gemeente
        ii. Hard
        iii. Korte termijn: verkeersmanagement
        iv. Middelange termijn:
        v. Langere termijn: ontvlechten

ii. prioritering
iii. wat regionaal oppakken , en wat lokaal?
    a. Over gemeentegrenzen heen kijken: regionale projecten met lokale impact, en lokale projecten met regionale impact
    b. Slim meekoppelen met lopende projecten die passen in de visie
iv. Hoe besluiten over uitvoeringsprogramma vs losse projecten
v. Coördinatie en eigenaarschap organiseren?
    a. Planning richting uitvoeringsprogramma
    b. Nadenken over uitvoeringskracht

4.2 Opbouw Maatregelenpakketten

i. optelsom van kleinere ingrepen,
ii. hard en zacht,
iii. korte en langere termijn:
iv. auto is en blijft wezenlijk onderdeel
v. Lokale maatregelen in regionale context
    i. Lokale besluiten plaatsen in regionale context & pakket context

4.3 Governance

a. Aansluiten op bestaande governancestructuren
    i. Benut bestaande ambtelijke structuren
    ii. Hoe besluitvorming en financiën
    iii. Benut Regionale agenda mobiliteit
    iv. Aansluiten op MIRT structuur via Platform Mobiliteit Noord Holland Noord –
    v. Prille stadium in oprichting
b. besluitvorming > regionaal vs lokaal – democratische legitimiteit?
c. >> SOK / GR / gezamenlijk mobiliteitsfonds?
d. Voorleggen aan bestuurders: van lightvariant van gedeelde ambities tot aan zwaar opgetuigde GR met sparen in fonds en nog varianten daartussen)

e. Opbouw programmateam
    a. met lokale trekkers en coördinator
    b. bestuurlijke en ambtelijke stuurgroep en aparte 'programmaorganisatie
    c. Programmateam >> zwaarte hangt af van gekozen samenwerkingsvorm
        - Bestuurlijke trekker, stuurgroep
        - Begeleidingsgroep ambtelijk – experts mobiliteit ook met toerisme, economie en ruimtelijke ontwikkeling
        - Programma- en procesmanager
        - Lobbyist? – naar provincie, rijk en OV-partijen
        - Onderzoeksbureau verkeer ?
        - Mobiliteitsmakelaar – Breikers? Werkgeversaanpak PNH

Ambassadeurs in eigen organisatie >> Draagvlak ambtenaren

4.4 Regionale middelen

gezamenlijke financiering

a. Inzet middelen Helderse Lijn
b. Inzet middelen Publieke Mobiliteit PNH
c. Inzet middelen verkeersveiligheid PNH
d. Regiodeal
e. Aanvullende middelen? Samen sparen, een mobiliteitsfonds. Of draagvlak per project.
    a. Kosten regionaal delen, ten behoeve van 'baten buiten'

Bijlages

1. uitgangspuntennotitie Beter Verbinden

2. overzichten deelnemers Stuurgroep Mobiliteitsvisie, en werksessies bestuurders, ambtelijk en ondernemers

Provincie Noord-Holland

Aan
Interne stuurgroep Maritiem Cluster
Kopie aan
@@
Bijlagen: 4
Betreft: **Afronding verkenningsfase Ravelijnbrug**

Uw contactpersoon
5 5.1.2e
BEL/MOB
Telefoonnummer 5.1.2e
5.1.2e @noord-holland.nl

Memo

31 juli 2024

1. Inleiding

In juni 2023 heeft de Provincie Noord-Holland samen met de Gemeente Den Helder, Defensie en HHNK (voor gezien) het Bestuursakkoord Ontwikkeling Maritiem Cluster Den Helder getekend (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. (hier 6 en 2 herhalen?)

Vanuit het oogpunt van leefbaarheid en het verbeteren van bereikbaarheid en doorstroming van/in/door Den Helder-Texel is het verplaatsen van de Moormanbrug in combinatie met een nieuwe brug over de Koopvaardersbinnenhaven (de Ravelijnbrug) in cluster 1 van het BAK OMC opgenomen.

Hiermee ontstaat een nieuwe doorgaande route over het Nieuwe Diep/Nieuwe Werk (NDNW) die ervoor kan zorgen dat de verschillende verkeersstromen (KM, Texel, goederen, bewoners) zodanig worden gescheiden 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 Ontwikkeling Maritiem Cluster (OMC).

2. Doel memo

Dit memo richt zich op het eerste deel (projectaanpak en verkenningenonderzoek) van de Studiefase PMI van de Ravelijnbrug. Hierbij wordt de in bijlage 1 opgenomen procesbeschrijving investeringen Provincie N-H gevolgd. Het memo richt zich specifiek op de verkenningsfase:

- De Opdrachtbrief;
- Besluit 1: de projectaanpak;
- Besluit 2: het verkenningsonderzoek.

Hierbij gaan wij ervan uit dat deze verkenningsfase - mede aan de hand van de totstandkoming van het Bestuursakkoord in 2023 en op basis

van diverse eerdere onderzoeken – voor de meeste onderdelen van deze verkenningsfase heeft plaatsgevonden.

Teneinde invulling te kunnen geven aan de geldende provinciale werkwijzen voor investeringen is het doel van dit memo om de verkenningsfase, in lijn met de vastgestelde aanpak en reeds genomen stappen onder het programma Ontwikkeling Maritiem Cluster, te beschrijven en vast te stellen.

Op basis van dit memo en de bijlagen wordt de fase van Verkenning(sonderzoek) afgerond, zodat gestart kan worden met de fasen van Alternatievenstudie (cf. uitvraag d.d. 23 juli jl.) en Planstudie (opstellen eerste Plan van Aanpak en verkennen van opties voor samenwerking tussen de 3 partijen).

3. Beschouwing tav Opdrachtbrief en projectaanpak (A)

Startdocument voor het proces investeringen bij de Provincie N-H is de zogenaamde Opdrachtbrief. Het op 29 juni 2023 door de Gedeputeerde ondertekende Bestuursakkoord, waarin opgenomen de gezamenlijke ambitie om te komen tot een nieuwe oeververbinding (de Ravelijnbrug), beschouwen wij als onze opdracht.

Vervolgens is de aanpak van het programma Maritiem Cluster vastgesteld in het op 3 april jl. door de stuurgroep geaccordeerde 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
Risicomanagement	✓ Hfst 6 en bijlage 4: Risico- en issuemanagement, risicotabel
Participatiestrategie	✓ Hfst 4: Stakeholders Maritiem Cluster

Voorts 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, 2023[2].

In beide documenten is het scheiden van verkeersstromen in Den Helder in samenhang met andere gebiedsontwikkelingen beschouwd en onderbouwd.

4. Beschouwing: tav Verkenningsonderzoek (B)

Hieronder wordt beschreven hoe de afronding van de verkenningsfase wordt verantwoord langs de stappen: uitgangspunten, probleemanalyse, oplossingsrichtingen ontwerpen, selectie (zeef1), actueel beeld.

Uitgangspunten

Uitgangspunten voor de verkenning Ravelijnbrug zijn de doelen van het Maritiem Cluster en provinciaal beleid, zoals het perspectief mobiliteit en de iNHi en het BAK OMC.

Probleemanalyse

Naast het bestaande leefbaarheidsknelpunt van de N250 door de stad Den Helder (zie iNHi/link) en de regelmatige congestie, onder andere door (toeristisch) Texelverkeer, is een grote groei voorzien van de Koninklijke Marine (+2000 arbeidsplaatsen) en economische groei van de havenactiviteiten door de aanleg van windparken op zee. Deze ontwikkelingen leiden – zonder maatregelen – tot grote knelpunten waarbij de Marine en haven in 2040 minder goed kunnen functioneren.

Oplossingsrichtingen ontwerpen

De bereikbaarheid in Den Helder staat al tientallen jaren op de politieke agenda en ook als studiefase geprogrammeerd in het PMI/iMPi.
In deze periode zijn er veel onderzoeken uitgevoerd (zie bijlage 2) die overigens tot nog toe maar beperkt hebben geleid tot uitvoering van projecten. Dit omdat of de urgentie onvoldoende was voor de omvang

[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&&

van de maatregelen of partijen (provincie, gemeente, KM, ondernemers) niet tot overeenstemming kwamen. Dit is nu anders.

Selectie (zeef 1)
In 2020 is door de provincie gezamenlijk met de gemeente Den Helder een onderzoek uitgevoerd naar pakketten van maatregelen. Uit dit onderzoek kwam als conclusie dat aanleg van een Ravelijnbrug en samenhang met het verplaatsen van de Moormanbrug voor de lange termijn het grootste oplossend vermogen heeft (zie bijlage: separaat gevoegd)

Op basis van dit onderzoek is de Ravelijnbrug als een van de belangrijke en kansrijke projecten in het BAK OMC opgenomen, hetgeen is te beschouwen als 'selectie: zeef 1'

Actueel beeld
Onder de vlag van het programma Maritiem Cluster zijn begin dit jaar de verkeersdata (multimodaal) geïnventariseerd en geactualiseerd en is de groei van mobiliteit als gevolg van de beoogde ontwikkelingen (2040) modelmatig in beeld gebracht. Aanvullend op dit onderzoek is ook (opnieuw en meer in detail) de aanleg van een Ravelijnbrug in combinatie met verplaatsen Moormanbrug geanalyseerd. Hierbij zijn de eerdere conclusies opnieuw bevestigd. [onderzoeken SWECO toevoegenja? Of ander een korte samenvatting als bijlage?]

5. Voorstel / besluiten

Op basis van het voorgaande wordt voorgesteld:

a. Het Bestuursakkoord Maritiem Cluster Den Helder aan te merken als opdrachtbrief voor de studiefase PMI 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. Op welk deel van het figuur 'Studiefase' doelen we hier?

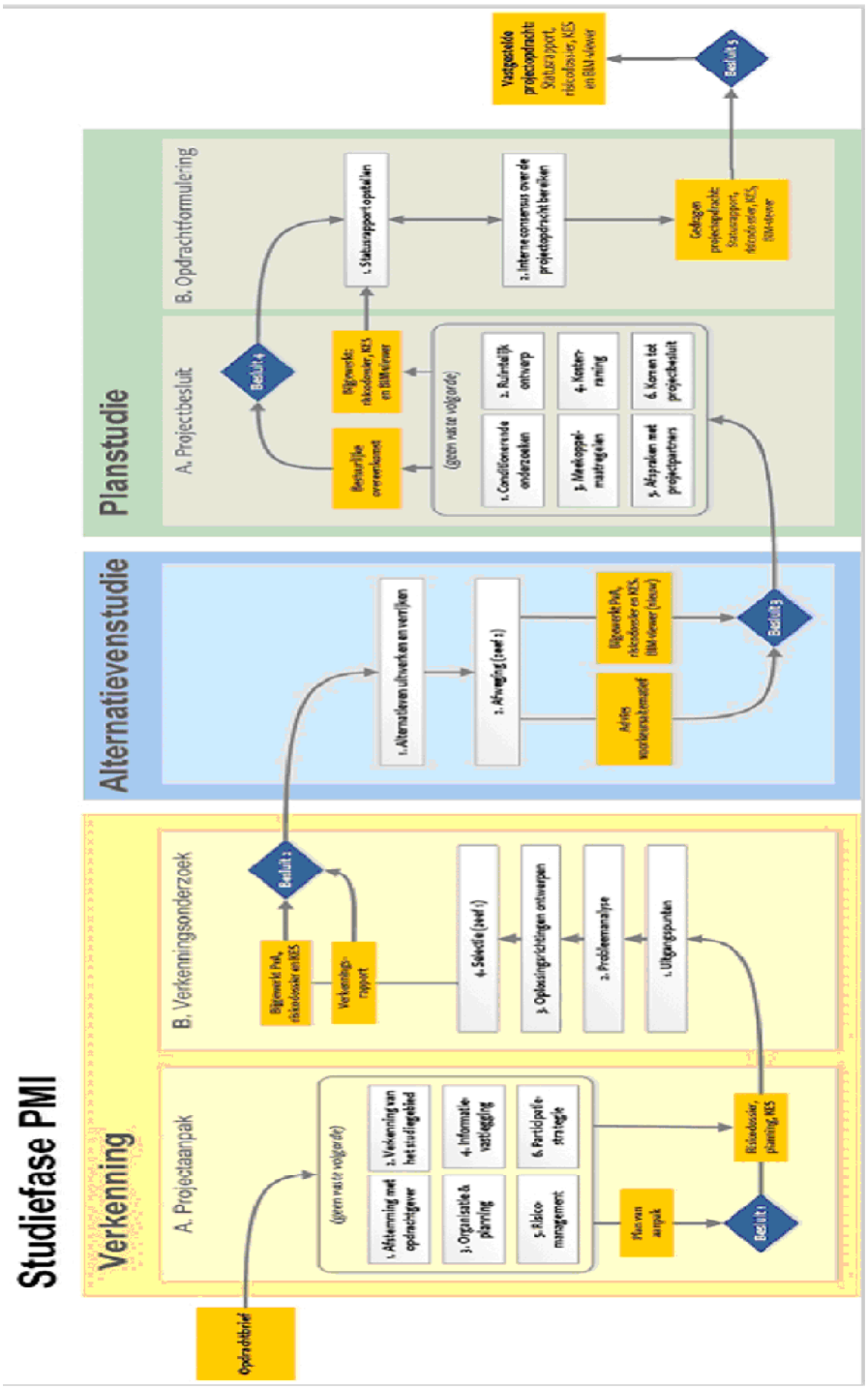
c. De uitkomsten van de in 2020 en 2024 uitgevoerde onderzoeken aan te merken als 'Selectie zeef 1';

d. De verkenningsfase Ravelijnbrug als afgerond te beschouwen.

Bijlagen:

- Procesbeschrijving Investeringen Provincie N-H (bijlage 1)
- Programmaplan Ontwikkeling Maritiem Cluster Den Helder d.d. 3 april 2024 (separaat gevoegd)
- Lijst relevante verkeersonderzoeken N250 Den Helder (bijlage 2)
- Onderzoek 2020?
- Verkeersonderzoeken SWECO 2024?

Bijlage 1: procesbeschrijving Investeringen Provincie N-H



Bijlage 2: uitgevoerde verkeersonderzoeken N250 Den Helder

PM

Bereikbaarheid

Geannoteerde agenda Bestuurlijk Trio De Kop Werkt! Bereikbaarheid
Datum: 9 oktober 2020
Tijd: 13:00-15:00 uur
Plaats: Vergaderruimte Dreef 1.5 (25), Haarlem
Uitgenodigd:

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

---

1. Opening, mededelingen en vaststelling van de agenda

2. Verslag Bestuurlijk Trio 18 oktober 2019

(zie bijlage verslag Bestuurlijk Trio 18 oktober 2019)

3. Stand van zaken onderzoeken en voorstel

1. Mobipunten

Realisatie
Vanaf juni 2020 zijn 12 mobipunten gerealiseerd, te weten 3 in Den-Helder, 2 in Anna Paulowna, 2 in Middenmeer en één in Schagen, Den Oever, Wieringerwerf, Agriport en 't Veld. Station Den-Helder is een bovenregionaal mobipunt; Schagen en Den-Oever een regionaal mobipunt en alle anderen een buurt of business mobipunt.
Vanaf 1 oktober zijn 3 deelauto's op verschillende mobipunten aanwezig en 6 deelauto's staan als serieuze leads genoteerd. We zijn dan in enkele maanden in 5 steden en dorpen aanwezig, met minder overheidsbijdrage dan gepland.
Momenteel staan 35 deelfietsen en binnenkort 59 deelfietsen op de 12 mobipunten en bij Teso. De fietsen worden in Den Helder goed gebruikt en in Schagen en Den Oever redelijk. In de kleine kernen niet tot nauwelijks. Drie bedrijven hebben serieuze interesse voor afname van de deelfietsen op enkele van bovenstaande punten. Connexxion ondersteunt dit initiatief met een bijdrage voor 30 deelfietsen voor een jaar. De deelfietsen kunnen via de website mobipunten.net geboekt, geopend en ingeleverd worden. Dit is een innovativiteit.
Met ECN Petten, Willemsoord en Teso vinden gesprekken plaats voor de volgende mobipunten. Schagen en Julianadorp kunnen ook een optie zijn.
Bij de installatie van de eerste versie mobipuntzuilen waren de kosten fors. Daarnaast kwamen de zuilen uit China. Binnen 2 maanden is een, uit gerecycled plastic, 3D geprinte zuil vervaardigd met meer functionaliteit, te weten 3 rekken voor 3 deelfietsen, een zitje, afdakje en ruimte voor informatieborden. De installatiekosten zijn gereduceerd van circa € 5.000 naar circa € 750 per zuil. De transportkosten en vervuiling is fors gereduceerd. Ze komen niet uit China maar uit Dordrecht.

PRO draagt zorg voor de schoonmaak van de mobipunten, deelauto's en -fietsen. Tevens repareren en verplaatsen zij de fietsen. Als laatste heeft PRO de laatste 2 mobipunt zuilen geïnstalleerd.
Ondanks de Corona crisis is het OV uitgebreid. Buslijn 139 rijdt door Agriport sinds Augustus zodat Microsoft en Google met haar aannemers / leveranciers haar werknemers op een duurzamere manier kunnen komen laten werken. Ondanks de afspraken dat voldoende abonnementen afgenomen zouden worden, blijven deze achter. De verwachting is dat de afspraken nagekomen worden.

Communicatie
In de zomervakantie zijn de proposities van de deelauto's en deelfietsen gecommuniceerd. Ruim 100.000 mensen hebben via social media onze diensten en proposities gezien. De deelfiets is goed gevallen en bij de deelauto's is op de abonnementsvormen wisselend gereageerd. Per 1 oktober lanceren we onze nieuwe propositie via social media, flyers, deur tot deur campagne rondom het mobipunt en uiteraard onze ambassadeurs, bedrijven en wijkraden.
De mobipunten zijn in de kranten gekomen, op de schermen in de Connexxion bussen en in de wijk bekend gemaakt via 30 info-fietsen. De website is door ruim 3.000 bezoekers bezocht.
AVIA geeft de door haar ingekochte uren en kilometers door aan loyale klantenpashouders.
Via de deelleveranciers zijn de deelauto's en -fietsen ook onder de aandacht gebracht.

2021
Een entiteit zonder winstoogmerk wordt opgericht waarbij de 3 gemeenten aandeelhouder zijn. Het bestuur bestaat uit 1 directeur en wordt ondersteund met een accountmanager en helpdesk.
We intensiveren het gebruik op de bestaande mobipunten. We breiden het aantal mobipunten uit naar 30 punten. Dit doen we door actief in de steden en dorpen aanwezig te zijn.
2021 staat ook in het teken om vervoer op afroep, de voorloper van deelmobiliteit, te introduceren in de kleine kernen. Daarnaast wordt het thema leefbaarheid actiever geïntroduceerd met bemande loketten bij kleine kernen waar vervoer op afroep, informatie over deelmobiliteit en eten gehaald kan worden. Met PRO bekijken we of bij deze loketten ook postpakketten uitgezet kan worden. Als laatste inventariseren we of andere diensten hierbij opgenomen kunnen worden. De bemensing van de loketten wordt bij voorkeur lokaal vervuld.
Met Connexxion en Provincie is in 2020 gestart om op strategisch niveau meer synergie uit de verschillende vormen van vervoer te halen, wat in 2021 en later ten goede moet komen van de bewoners.
Als laatste kan het gebied uitgebreid worden naar andere geïnteresseerde gemeenten zoals bv Texel of Medemblik.

Advies
Op dit moment wordt er een entiteit opgericht met de drie gemeentes als aandeelhouders. Hiervoor zijn verschillende overleggen geweest met de inkoop afdeling van de verschillende gemeentes en een jurist. Voor het opstellen van een entiteit zijn verschillende stukken noodzakelijk: Een aandeelhoudersovereenkomst, statuten en managementovereenkomst. Deze stukken willen wij in een apart overleg aan het bestuurlijk Trio voorleggen (aandeelhouders). Het advies nu luidt kennis nemen van de voortgang van het project en het inplannen van een vervolgafspraak.

2. **N245 (zie bijlage rapport N245)**

De N245 is een van de Noord-zuid verbindingswegen tussen Alkmaar en de Kop van Noord-Holland.

In het kader van het verbeteren van de bereikbaarheid van de Kop is onderzocht of de doorstroming op de N245 geoptimaliseerd kan worden. Een van de punten waar de meeste vertraging wordt ondervonden is op de passage door de stad Schagen. Eerder onderzochte oplossingen zoals

ongelijkvloerse aansluitingen en rotondes zijn afgevallen als niet haalbare/buitensporige maatregelen. Daarom is gekeken of er mogelijkheden zijn de bestaande situatie te optimaliseren. Verder is ook gekeken naar de N245 tussen Schagen en de Ring Alkmaar.

Traject binnen Schagen
Op basis van het uitgevoerde onderzoek en een analyse van de restlevensduur van de bestaande VRI's in Schagen wordt het volgende voorgesteld:

N245 – Sportlaan/Westerweg
Dit kruispunt is de eerste in de reeks verkeerslichten op de N245 en ligt in het noordelijke deel van Schagen. De betreffende automaat is omgebouwd naar een iVRI, maar in de huidige situatie wordt de extra functionaliteit niet benut.
Advies: De iVRI meenemen in een uit te werken netwerkregeling voor de N245 in Schagen. Fietspaden goed aansluiten op de fietsoversteek N245. Hiervoor een ontwerp laten opstellen en kostenraming.
Financieel: reservering maken van € 100.000,- binnen DKW en labelen aan fietspaden kruising N245/Sportlaan.

N245 – Havenstraat
Dit kruispunt heeft voldoende capaciteit en levert geen problemen op. De VRI is in 2015 vervangen en kan worden opgewaardeerd naar iVRI zodat ook deze VRI op hetzelfde niveau kan functioneren als de kruising met de Sportlaan.
Advies: ondanks dat de kruising goed functioneert kan er winst behaald als de bestaande VRI wordt opgewaardeerd naar iVRI en de kruising wordt meegenomen in de nog uit te werken netwerkregeling voor de vier kruisingen in Schagen.
Financieel: reservering maken van € 50.000,- voor het opwaardering naar iVRI binnen DKW.

N245 – Hofstraat/Welmolen
Dit kruispunt heeft voldoende capaciteit en levert geen problemen op. De VRI staat voor vervanging geprogrammeerd in 2025.
Advies: Om op korte termijn alle VRI's in Schagen op gelijk niveau te krijgen en beter samen te laten werken wordt geadviseerd de vervanging van deze VRI naar voren te halen en deze VRI te vervangen voor een iVRI. De kosten voor vervanging wordt geschat op € 300.000,-. Voorgesteld wordt dat de provincie 2/3 van de kosten naar voren haalt vanuit eigen onderhoudsmiddelen.
Financieel: reservering binnen DKW! voor vervanging en opwaardering van € 100.000,-.

N245 – Zuiderweg
Dit kruispunt heeft voldoende capaciteit en levert geen problemen op. De VRI is in 2015 maar kan worden opgewaardeerd naar iVRI.
Advies: ondanks dat de kruising goed functioneert kan er winst worden behaald als de bestaande VRI wordt opgewaardeerd naar iVRI en de kruising wordt meegenomen in de nog uit te werken netwerkregeling voor de vier kruisingen in Schagen.
Financieel: reservering maken voor het opwaardering naar iVRI á € 50.000,- binnen DKW!.

Traject Schagen – N504 (grens Alkmaar van noord naar zuid)
Voor de kruisingen op dit traject wordt aanbevolen de VRI's bij einde levensduur te vervangen voor een iVRI en een regeling uit te werken met zgn "tovergroen" (TOepassen Voorzieningen voor vrachtverkeER) of een groene golf. Bij einde levensduur van de VRI's ziet de provincie dit als regulier werk en zal hier komende jaren aan werken. De theoretische levensduur van een VRI (de kast die de lichten aanstuurt) is 15 jaar) Dit betreft de volgende kruisingen:
N245-Ambachtsdijk (oostelijke aansluiting van gemeente Langendijk) vervanging 2021.
N245-Warmenhuizerweg (oostelijke aansluiting van gemeente Langendijk) vervanging @@@
N245-N504 vervanging @@@

De vervanging van de VRI Ambachtsdijk staat geprogrammeerd in 2021. Een extra maatregel die de doorstroming ten goede komt is het toevoegen van een voetgangersoversteek. Voorgesteld wordt deze te bekostigen uit het budget van DKW! á 50.000,-

Traject N504 – Ring Alkmaar
Voor de kruisingen op de N245 die binnen de gemeenten Langendijk en Alkmaar liggen wordt geadviseerd om net als in Schagen de VRI's te vervangen voor iVRI's de tussen de Laan van Tata en de Laan van Darmstad een netwerkregeling uit te werken. Verder is er optimalisatie mogelijk door op enkele locaties de rijstrookindeling en/of opstelvak indeling aan te passen. Omdat dit traject buiten de Kop valt wordt voorgesteld dat de provincie deze informatie deelt met de gemeente Alkmaar en Langendijk en wijzigingen worden meegenomen bij het volgende (groot)onderhoud.

Advies:
In te stemmen met de hiervoor voorgestelde maatregelen van vervanging, opwaarderen, aanpassing fietspaden en voetgangersoversteek en voor deze maatregelen in totaal € 350.000,- te reserveren binnen DKW!

3. N250 (zie bijlage rapport N250)

a. Korte termijn:
De werkzaamheden zijn gestart en lopen samen met onderhoudswerkzaamheden door tot beging 2021. Het is goed om te weten dat als de vri's zijn vervangen het inregelen van de installaties nog enige tijd zal duren. Dit proces wordt als regulier werk opgepakt door de provincie (BU/SMO). Voor monitoring of eventuele aanvullende werkzaamheden is € 75.000,- gereserveerd in het programma DKW! Aandachtspunt voor de samenwerking is wel dat vanwege de gemeentelijke VRI Nieuwe Diep en de koppeling daarvan met de N250 een samenwerkingsovereenkomst tussen provincie en gemeente ondertekend moet worden die al enige tijd op zich laat wachten.

Advies:
Ambtelijk aandacht te vragen voor de samenwerkingsovereenkomst ten behoeve van het functioneel beheer van de VRI Havenweg/Het Nieuwe Diep tussen provincie en gemeente.

b. Vervolgonderzoek N250:
In het kader van een lange termijn perspectief/ontwikkelstrategie voor het maritiem cluster in Den Helder zijn een x tal scenario's uitgewerkt in opdracht van het atelier Rijksbouwmeester. De uitkomsten van het uitgevoerde onderzoek naar de N250met lange- en middellange- termijn maatregelen moeten, voor zover zij als kansrijk beoordeeld worden, in het ligt van deze scenario's en het vervolgtraject daarvan worden beschouw en niet als maatregel op zich beoordeeld worden uitgaande van de huidige situatie.

De opdracht die is gegeven in het vorige bestuurlijk overleg was om de volgende zaken (verder) te onderzoeken.

- Nadere uitwerking onderdoorgang N250/havenweg
- Nadere uitwerking Ravelijnbrug
- Verplaatsing Moormanbrug
- Dynamisch verkeersmanagement/sturing op alternatieve routes
- Verplaatsing zuidingang Marine terrein
- Parkeermaatregelen/beperkt parkeren

Als @ bijlage treft u de samenvatting van de resultaten van het uitgevoerde onderzoek.

Advies:
In overleg te bepalen:

- dat de onderdoorgang N250/Havenweg geen haalbare oplossing is gebleken in relatie tot de doorvaartbreedte in het kanaal én daarbij onvoldoende oplossend vermogen heeft in relatie tot de investeringskosten (ca. 40 miljoen).
- Hoe de resultaten van het onderzoek naar de onderdoorgang worden gedeeld met de stakeholders in het kader van het "Manifest N250".
- De aanleg van een Ravelijnbrug een kansrijke maatregel lijkt die moet worden meegenomen in de verdere uitwerking van de scenario's.
- De verplaatsing van de Moormanbrug bij vervanging van de bestaande Moormanbrug de positieve effecten van een Ravelijnbrug versterkt.
- Geen vervolg te geven aan dynamisch verkeersmanagement en het aanbieden van alternatieve routes naar de TESO omdat dit onvoldoende effect heeft en elders in de stad tot knelpunten leidt.
- Dat het beperken van parkeren ten behoeve van Texelbezoekers in combinatie met een parkeerterrein bij Kooypunt kansen bied maar naast het beperken van parkeermogelijkheden in Den Helder en bij de TESO om maatregelen vraagt die het aantrekkelijk maken om van Kooypunt naar de TESO te komen zoals goede fietsvoorzieningen (fietspaden en huurfietsen) en OV.
- Dat er na de vervanging van de VRI's en na optimalisatie van de regelingen met Smart Mobility kansen liggen de doorstroming substantieel te verbeteren @%:

4. Doorfietsroutes (zie bijlage rapportage doorfietsroutes, kostenraming)

Op basis van het Koers Fiets van de provincie is ingestemd met het voorstel een fietsnetwerk met doortrap routes tussen de grotere kernen en belangrijke OV- en werklocaties nader te onderzoeken en maatregelen voor kansrijke verbindingen in beeld te brengen. Uit deze studie zijn twee kansrijke routes naar voren gekomen. Tijdens het vorige bestuurlijk overleg is de potentie van deze routes besproken. Hieruit is gekomen dat In het huidige netwerk twee routes als kansrijke doorfietsroutes kunnen worden aangemerkt. Ten eerste de lange lijn Noord-Zuid, vanaf Den Burg in het noorden naar Heerhugowaard/ Alkmaar in het zuiden, op de fiets een afstand van 51 km. Ten tweede de Noord-Zuid lijn Hippolytushoef/ Den Oever - Medemblik, een afstand van circa 22 km. De verbinding Oost – West, Waddenbaai-route, Den Helder, Den Oever is als derde route aangewezen. De twee Noord-Zuid routes zijn woon-werk routes, waar de Waddenbaai-route deels recreatief van aard is. Daarom is deze laatste route separaat behandelt, en zijn afgelopen half jaar de twee Noord-Zuid routes verder uitgewerkt.

De definitie van een doorfietsroute is een route waar ongestoord doorgefietst kan worden, waar regionale verplaatsingen (tot 15 à 20 km) de norm zijn: De paden zijn geschikt voor zowel gewone

fietsen, elektrische fietsen en speed-pedelecs. Bij het ontwerp zijn snelheden van 25km/u uitgangspunt, langzamer mag. Er zijn zo min mogelijk obstakels en stopmomenten.

Door middel van meerdere (werk)sessies zijn de gegevens opgehaald van de twee noord-zuid routes, en besproken met de betrokken gemeenten. Het gaat hierbij om knelpunten, op plekken waar de routes niet voldoen aan de definitie van doorfietsroute. Aan de hand van deze gegevens zijn de routes opgedeeld in wegvakken en kruispunten. Voor beiden zijn ontwerp uitgangspunten opgesteld. Een uitgebreide beschrijving van deze ontwerpuitgangspunten is terug te lezen in bijlage X. Aan de hand van deze ontwerpuitgangspunten zijn alle knelpunten ontworpen, ten behoeve van de doorfietsroute. Ook zijn voor al deze knelpunten, kostenramingen opgesteld. Beide zijn meegestuurd in bijlage X. De knelpunten zijn zo geordend dat ze als losse segmenten opgepakt kunnen worden, waardoor het mogelijk wordt ze gefaseerd uit te voeren. Een schatting van de investeringskosten voor alle routes zijn hieronder weergegeven.

	Directe bouwkosten (in miljoen euro's)	Geschatte Investeringskosten (in miljoen euro's)
Texel – Schagen	14	28
Schagen – Heerhugowaard*	0.85*	1.7*
Schagen – Alkmaar	8	16
Den Oever – Medemblik	14,5	29
Den Helder – Den Oever	p.m.	p.m.

* Exclusief aanpassingen in de gemeente Heerhugowaard (Verlaat, Middenweg)

Advies
Route 1 Noord-Zuid: De Koog-Alkmaar
Komend jaar toewerken naar een bestuursovereenkomst t.b.v. de financiering vanuit "plan doorfietsroutes". Het gaat hier om een vergoeding van 75%.

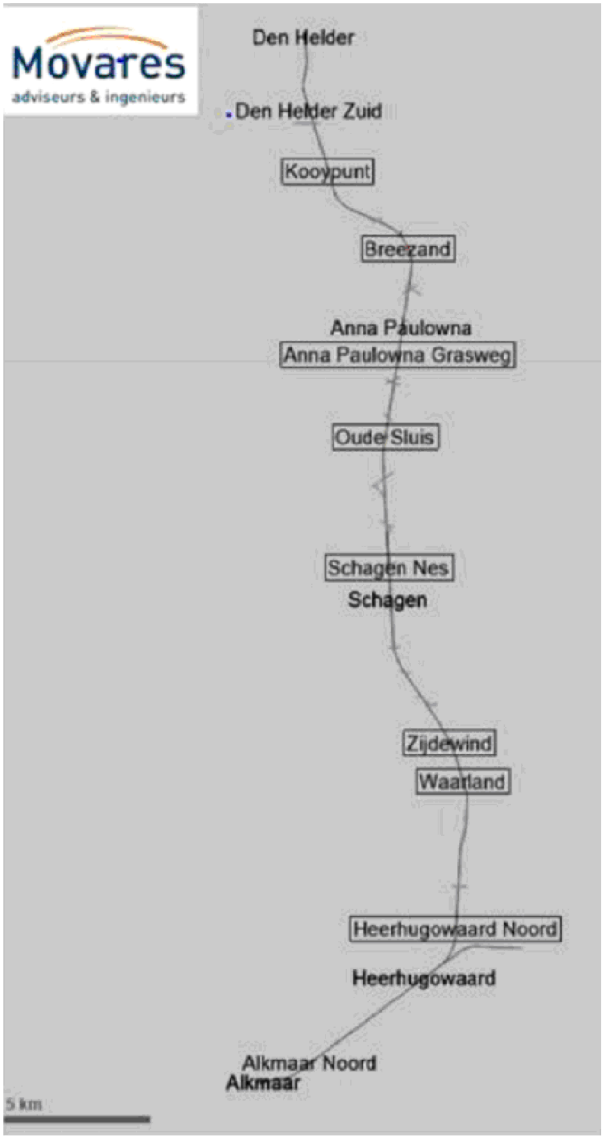
Route 2 Noord-Zuid: Hippolytushoef – Medemblik
Komend jaar financiering regelen vanuit de subsidie regionaal netwerk. Het gaat hierbij om een vergoeding van 50%.

Route 3 Oost-West: Waddenbaairoute
De financiering voor de Waddenbaairoute kan komen uit het Waddenfonds. Vanuit dit fonds kan een 100% financiering geregeld worden, t.b.v. het verder uitwerken van deze route.

4. Vervoerwaarde studie (zie bijlage rapportage vervoerwaarde studie)

Vorig bestuurlijk overleg is besproken dat het openbaar vervoer, en met name het railvervoer, een prominentere plek krijgt. Dit is terug te zien in het coalitieakkoord van de provincie en in de vorming van het ambitiedocument 2.0. Aan de hand van deze constatering heeft het werkteam bereikbaarheid een onderzoek laten uitvoeren. Dit onderzoek geeft een eerste inzicht in de mogelijkheden en kosten tussen Alkmaar en Den Helder van een volledige 2-sporigheid voor "heavy rail" en een 1-sporigheid met passeersporen voor "lightrail" waarbij lightrail de mogelijkheid geeft voor het toevoegen van haltes. Daarnaast is een benchmark uitgevoerd naar ervaringen op dit gebied elders in Nederland.

Uit het uitgevoerde onderzoek bleek dat lightrail op de lijn Alkmaar - Den Helder tot de mogelijkheden behoort. Het spoor moet dan worden uitgebreid met twee passeersporen. Met het toevoegen van 8 nieuwe stations bedraagt de extra reistijd 6 minuten. De investeringskosten zijn geschat op 100 miljoen t.o.v. 400 miljoen voor een volledige tweesporigheid.



Aan de hand van dit onderzoek, is een vervolg onderzoek uitgevoerd. In dit vervolgonderzoek is gekeken naar de vervoerwaarde van de lightrail, ten opzichte van heavyrail. Hierbij is de lightrail doorgetrokken tot aan Den Helder Haven (Teso). Ook zijn de infrastructurele aanpassingen en exploitatie meegenomen in dit onderzoek. Als uitgangspunt is hierbij gehanteerd dat zowel heavyrail als lightrail 4x per uur gaat rijden, waarbij niet is gekeken of hiervoor infrastructurele aanpassingen aan de heavyrail noodzakelijk zijn.

Het doel van dit aanvullend onderzoek is informatie aanleveren om de discussie te kunnen voeren over de verdere toekomst van het railvervoer boven Alkmaar.

Conclusies analyses en reizigersaantallen:

- Het huidige OV-gebruik in de plaatsen zonder station is duidelijk lager dan met een station;
- Van de nieuwe lightrail stations trekken Waarland, Schagen Nes, Heerhugowaard Noord en Breezand relatief veel nieuwe OV-reizigers;
- Anna Paulowna Grasweg en Kooypunt (grotendeels) trekken reizigers die nu vanaf bestaande stations reizen;
- De lightrail stations Oudesluis en Zijdewind trekken nauwelijks reizigers;
- Overall zijn meer lightrail-reizigers berekend dan met heavy-rail, waarbij de effecten van een 6 minuten langere reistijd voor doorgaande reizigers niet zijn berekend;
- Door niet alle nieuwe stations te realiseren is de toename in reistijd te beperken. Dit scheelt circa 1 minuut per station.

Potentie van de nieuwe stations en doortrekken naar Teso:

- De onderzochte stations liggen veelal bij woongebieden Alleen Kooypunt en Heerhugowaard Noord liggen bij bedrijfsterreinen, wat een aandachtspunt betekent voor toezicht en sociale veiligheid;
- De nieuwe stations liggen bij een doorgaande (fiets)route en een bestaande overweg. Alleen voor Kooypunt is een nieuwe fietsroute en een nieuwe overweg voorzien;
- Bij alle nieuwe stations is een ruimte aanwezig voor vastgoedontwikkeling in de vorm van woningen en eventueel kantoren. Dit betreft veelal bestaand agrarisch gebied. Echter is woningbouw ontwikkeling alleen voorzien binnen de grenzen van de kernen, niet op agrarische grond;
- In de nabijheid van sommige nieuwe stations zijn Mobipunten gepland. Bij stations kan desgewenst een nieuw (verplaatst) Mobipunt komen;
- Het doortrekken van de lightrail naar Teso lijkt met de nodige maatregelen alleen voor tramachtige voertuigen inpasbaar.

Voor een uitgebreide beschrijving van de gehanteerde uitgangspunten en aandachtspunten, zie bijlage X.

Concluderend kan gesteld worden dat de lightrail geen noemenswaardige effecten heeft op de vraag, wel de vraagaanpassing door het toevoegen van stations. Sommige nieuwe stations zullen voornamelijk instappers van andere stations wegtrekken, waardoor 8 nieuwe stations niet zinvol lijkt. In totaal trekt lightrail ongeveer 2000 extra instappers per dag, ten opzichte van. De reistijd vertraging zal ook nog van (negatieve) invloed zijn. Concluderend heeft lightrail weinig potentie. Lightrail in plaats van heavy rail (4x per uur), zonder extra stations, leidt wel tot een tijdwinst.

Advies

Omdat de lightrail niet tot noemenswaardige effecten leidt, wordt geadviseerd niet verder onderzoek te doen naar lightrail, in de vorm zoals die nu onderzocht is (8 stations toevoegen). Wel wordt geadviseerd om de ontwikkeling van het spoor te betrekken bij de agenda 2040 en de woningbouwopgave in de regio. Hierbij kan gekeken worden naar de invloed van lightrail i.p.v. heavy rail, zonder extra stations en de invloed van een toename van woningen.

5. MKBA verbinding A7-N99

In het kader van de verbetering van de bereikbaarheid van Den Helder is in opdracht van het vorige college van de provincie een verkenning uitgevoerd naar wegen met 2x2 rijstroken. Bij deze verkenning is ook de nieuwe verbinding tussen de A7 en de N99 uit de omgevingsvisie van de

provincie onderzocht als één van de varianten. Deze nieuwe verbinding heeft vanuit de omgevingsvisie de functie om het voormalig eiland Wieringen vrij te kunnen spelen voor recreatie en wonen en natuurontwikkeling. In de Kop is Wieringen een van de mooiste kansrijke gebieden voor deze functies. Naast de verkeersbaten van de N77 en het weghalen van doorgaand verkeer over Wieringen worden met de MKBA nu ook de baten voor de ontwikkelkansen op Wieringen in beeld gebracht inclusief de kosten voor het afwaarderen van de N99.

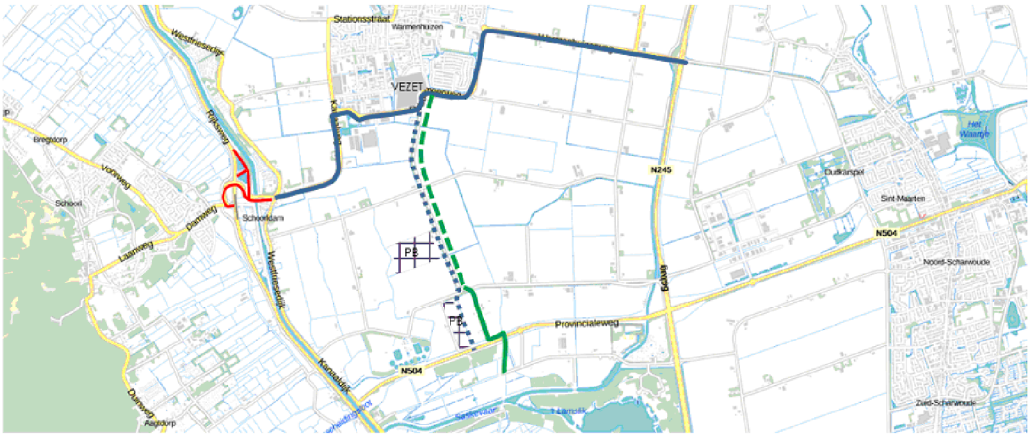
Advies:
Voor de presentatie van de uiteindelijke resultaten zal een speciale bijeenkomst worden georganiseerd zodat er ook meer tijd is om op de materie in te gaan en ook diverse betrokken specialisten aanwezig kunnen zijn.

6. LZV route Diepsmeerweg te Warmerhuizen

Vanwege verschillende ontwikkelingen bestaat er de wens om een toegangsweg ten zuiden van Warmenhuizen te realiseren, geschikt voor LZV verkeer. Deze weg zou ter hoogte van de Diepsmeerweg moeten komen te liggen en een verbinding vormen tussen de Debbemeerweg en de N504.

Hieronder in het kort de argumentatie voor een dergelijke route:

<u>Knelpunten</u>



Figuur 2 Het mogelijke traject voor een LZV route en een vrij liggend fietspad aan de Diepsmeerweg

Door de huidige infrastructuur wordt groei in LZV vervoer onmogelijk voor Vezet (1800 werknemers) en Pater Broersen (100 werknemers).

- De rotonde tussen N9 en Schoorldammerbrug te Schoorldam wordt ervaren als niet geheel geschikt voor LZV vervoer.
- Vrachtwagens zorgen voor geluidsoverlast in de woonwijk die grenst aan het oostelijk deel van de Debbemeerweg. Vezet heeft aangegeven vanwege klachten niet meer de route Warmenhuizerweg - Debbemeerweg te rijden.
- De locatie van Pater Broersen te Waarland is voor LZV vervoer slecht bereikbaar en verkeersonveilig. Het gaat hier om smalle 60 km wegen waar gemengd verkeer rijdt (landbouwverkeer, fietsers, wandelaars, auto's).
- De Warmenhuizerweg kent een zeer hoog risico op verkeersongevallen.

<u>Kansen</u>

- De verdere ontwikkeling van het bedrijventerrein Oudevaart biedt lokale en regionale kansen voor de economie. De groei richting het zuiden is al in gang gezet. De Diepsmeerweg grenst aan deze ontwikkelingen.
- Er zijn kansen voor andere bedrijven vanwege de verbetering van de bereikbaarheid in het algemeen en in het bijzonder voor LZV vervoer.

- Een betere verdeling van vervoersbewegingen over N-wegen. De N9 zal ontlast worden en de verdeling tussen de N504 en de N245 zal gelijker worden.
- Door realisatie van een vrij liggend fietspad, noodzakelijk wanneer een LZV route wordt gerealiseerd, wordt het fietsnetwerk veiliger en aantrekkelijker gemaakt. Zodoende kan invulling gegeven worden aan het doorfietsnetwerk (de Diepsmeerweg zit in het eerste concept van de doorfietsroute tussen Schagen en Alkmaar) en het regionale fietsnetwerk (woon-werk, schoolroutes en recreatief).
- Er liggen kansen om een concentratie van regionaal LZV vervoer (en bedrijven die LZV vervoer genereren) te ontwikkelen. Dit heeft vele voordelen, waaronder een betere beheersing van deze vervoersstroom en een verbeterde bereikbaarheid.
- De markt en de landelijke ontwikkelingen maken het dat Vezet wordt gedwongen om te groeien in LZV vervoer. Dit faciliteren betekent kansen creëren voor de regionale economie.
- Pater Broersen heeft op dit moment een vestiging met een stuk grond aan de Diepsmeerweg en wil haar bedrijvigheid concentreren op deze locatie.
- LZV vervoer over het nieuwe traject zorgt voor een verbetering van de leefbaarheid en verkeersveiligheid in Warmenhuizen en Waarland.
- Volledig overstappen op LZV vervoer reduceert de C02 uitstoot met 20 tot 30 procent.

Advies

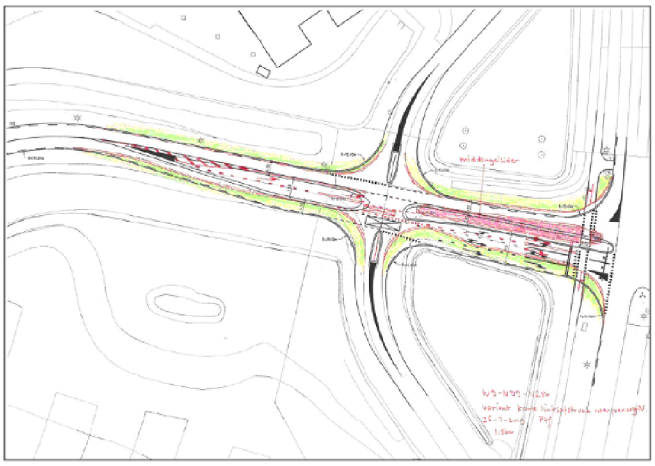
Het advies is om het resterende budget voor de vaste oeververbinding Burgervlotbrug te reserveren voor een nieuw te realiseren route voor LZV verkeer ten zuiden van Warmenhuizen. Hiervoor zal een uitvraag opgesteld worden, om een analyse te maken van de knelpunten en problemen. Op basis daarvan kunnen oplossingsrichtingen worden gemaakt met bijbehorende kostenramingen en ontwerptekeningen.

7. Verkeersveiligheid N9-N99-N250 (zie bijlage PvA onderzoek verkeersveiligheid)

Ter kennisgeving: Tijdens het nota overleg van 25 november 2019 is een motie van de leden de Pater-Postma (CDA) en Remco Dijkstra (VVD) aangenomen. Hierin wordt opdracht gegeven om onderzoek te doen naar de aanhoudende ongevallen op de N9 en hierbij te bezien op welke wijze er infrastructurele maatregelen genomen kunnen worden die ervoor zorgen dat de kans op ongelukken op de N9 afneemt.
In samenwerking met de regio, onder de regie van het Rijk (ministerie Infrastructuur en Waterstaat) zal een analyse van de verkeersveiligheid uitgevoerd worden. De analyse zal het vertrekpunt vormen voor gesprekken tussen partijen over mogelijke (financiële) afspraken nader te onderzoeken en te treffen maatregelen. In dit onderzoek worden ook delen van de N99 en de N250 meegenomen.
De opdracht om dit onderzoek uit te gaan voeren is verleend aan een ingenieursbureau en gaat in september van start. Eind dit jaar worden de eerste analyse uitkomsten verwacht.

8. Korte linksaffer N99 (zie bijlage ontwerpnotitie)

Naar aanleiding van agendapunt 3, is er een aanvullend onderzoek uitgevoerd naar een korte opstelstrook voor linksafslaand verkeer vanaf N99 richting de parallelweg N9. In dit onderzoek zijn twee varianten verkend: een dubbele linksaffer naar de N250 en een korte opstel strook voor linksafslaand verkeer vanaf de N99 richting de parallelweg. De dubbele linksaffer is eerder al digitaal uitgewerkt. De korte opstelstrook enkel op schetsniveau. De korte opstelstrook is als voorkeursvariant naar voren gekomen, en is verder uitgewerkt tot een digitaal voorontwerp inclusief kostenraming.



De korte opstelstrook op de N99 voor linksafslaand verkeer naar de parallelweg wordt gerealiseerd om te voorkomen dat het autoverkeer richting het hoofdkruispunt geblokkeerd wordt door afslaand autoverkeer naar de parallelweg.
Op basis van de eerder opgestelde schets, is een voorontwerp opgesteld.

Alle aanpassingen kunnen volledig en op een goede manier binnen het grondeigendom van de overheden worden ingepast. Wel zijn er beperkte ingrepen noodzakelijk t.b.v. kabels en leidingen.
Tevens is er een kostenraming opgesteld, op basis van de systematiek van Rijkswaterstaat.
De investeringskosten voor realisatie van het korte linksaf opstelvlak N99-parallelweg zijn geraamd op €264.199 euro inclusief BTW (bandbreedte van 70% zekerheid).

Advies
Op dit moment wordt er ook een analyse uitgevoerd naar de verkeersveiligheid op de N99-N250-N9 (zie vorig agendapunt). Geadviseerd wordt om de uitkomsten uit deze analysefase af te wachten, en afhankelijk van deze uitkomsten de korte linksaffer samen met RWS tot uitvoering te brengen of niet.

9. Agenda 2040

In de Kop van Noord-Holland werken we op dit moment binnen het programma De Kop Werkt! nauw samen om de ruimtelijke en economische kansen en mogelijkheden te benutten. Dit programma loopt formeel eind van dit jaar af. Begin maart 2020 hebben de colleges van de vier gemeenten ingestemd met het Regioakkoord “De Kop Groeit”. Het Regioakkoord is opgesteld mede om een vervolg te geven aan de regionale samenwerking. Het Regioakkoord is een document op hoofdlijnen waarin de partijen hun ambities hebben vastgelegd. De Kop onderscheidt vijf economische clusters waarbinnen ontwikkeling plaatsvindt, namelijk: zorg, maritiem (haven), energie, agri en toerisme. Bereikbaarheid is essentieel voor het benutten van de potentie van de Kop. Werken, wonen en recreëren moeten op elkaar worden gepast en dat vraagt om een integrale benadering. Mobiliteit zit bijna overal, bij zorg, onderwijs, of bij de zoektocht naar het juiste vestigingsklimaat. Ook daarmee hangt mobiliteit samen met andere beleidsvelden, zoals milieu, energie, water , ruimte of met natuur en landschap.

Het regioakkoord en het nog af te ronden Regionaal Ambitiedocument 2.0 moet leiden tot nieuwe samenwerkingsagenda’s. Dit wordt na de zomer van 2020 opgesteld. Alle gemeenten zijn bezig met het opstellen /actualiseren van hun omgevingsvisies/woonvisies. Binnen het Regioakkoord is er een ambitie om 5.000 woningen te realiseren tot 2030. Dat is meer dan in de prognoses van de Provincie

Noord-Holland. Het Regioakkoord stelt dat bereikbaarheid en mobiliteit een prominente rol spelen in de zoektocht naar ontwikkellocaties voor wonen, werken en recreëren en de kwaliteit daarvan.

Een document wordt opgesteld voor de agenda 2040, vanuit eerdergenoemde integrale benadering. Er is daarvoor een proces nodig om met name de bestaande werkgroepen Bereikbaarheid, Wonen en Economie tot elkaar te brengen, zodat intern draagvlak binnen de verschillende gemeenten voor de agenda wordt gecreëerd. Tot op heden werken de werkgroepen in enigszins parallelle sporen. Door deze sporen samen te brengen, waarbij het initiatief ligt bij de werkgroep bereikbaarheid, kan kruisbestuiving ontstaan waardoor vernieuwende ideeën richting de toekomst makkelijker en in onderlinge samenhang ontwikkeld kunnen worden.

De kwaliteiten en ambities van de Kop worden vertaald naar een agenda waarin optimale bereikbaarheid de basis is. Wij zien optimale bereikbaarheid als randvoorwaarde voor toekomstbestendige woon- en bedrijfslocaties, in een steeds mobieler wordend Noord-Holland. Voor de zogenaamde 'dikke stromen' is en blijft er het hoofdinfrastructuurnetwerk voor auto en fiets, en de vaste openbaar vervoer lijnen. Voor de 'dunne stromen' leent de regio zich voor vervoer op maat, dus fijnmazig en vraaggestuurd. Hier ontstaat ook experimenteerruimte voor pilots met steun van de partners, die bij succesvolle uitvoering ook elders in de regio en het land kunnen worden opgetuigd. Deze mix van mobiliteitsconcepten, nauw aansluitend bij de toekomstige behoefte, zorgt voor een vitaal en leefbaar gebied.

Met de op te stellen agenda kan De Kop zich als regio meer op de kaart zetten als aantrekkelijke woonregio met economische perspectief. De agenda dient als propositie en visitekaartje, waarmee de regio haar (onderhandelings-)positie versterkt. Daarnaast biedt de agenda een onderlegger voor prioritering van (toekomstige) projecten, omdat een gezamenlijk beeld is gevormd van de ambities. De agenda heeft echter niet alleen een inhoudelijk doel, maar is ook een middel om meer integraal te denken en werken. Er is tot nu toe al ontzettend veel geproduceerd aan plannen en beleidsdocumenten voor De Kop, maar wel veelal vanuit óf het doel om de bereikbaarheid te verbeteren, óf om de woningbouwplannen te realiseren.

Advies

Een bureau contracteren om te faciliteren voor het opstellen van de agenda 2040

4. Financiën (zie bijlage Excel overzicht financiën)

Tijdens het vorige bestuurlijke overleg (18 oktober 2019) is besproken dat er tijdens dit bestuurlijk overleg inzicht zal worden gegeven in de inzet van de nog resterende gelden voor 2020 en 2021. Oorspronkelijk waren er in 2016 5 projecten (verbeteren oostwest Stolpen Medemblik, vaste oeververbinding Burgervlotbrug, ICT gestuurd mobiliteitssysteem Agriport A7, verbetering A9 – N9 – Den Helder en verbetering doorstroming N250). Naar aanleiding van de uitgevoerde onderzoeken en verkregen inzichten zijn deze projecten verder uitgediept, aangepast, vervallen of vervangen door andere projecten. Tevens is er onderzoek gedaan naar nieuwe bereikbaarheidsprojecten. Al deze projecten bevinden zich in verschillende stadia van ontwikkeling tot en met uitvoering.

In de periode tot zomer 2020 is bijna 1,9 miljoen aan onderzoek uitgegeven of verplicht. Een aantal van de projecten is of komt binnenkort in uitvoering (N250 Quick Wins en Mobipunten). Voor een aantal projecten wordt de uitvoering opgestart (verbetering doorstroming N245 en eventueel

kruising N250/N9/N99). Daarnaast zal in 2020 een inschatting gemaakt worden van de investeringen noodzakelijk voor de projecten verkeersveiligheid van de N9, LZV-route, middellange termijn maatregelen N250, en het netwerk voor doorfietsroutes. Momenteel wordt nog onderzoek gedaan naar de agenda voor de toekomst, de N77, het door ontwikkelen van Mobipunten en de ontwikkeling van doorfietsroutes. De resterende gelden zijn verdeeld over de verschillende projectonderdelen.

projecten	2020/2021 en reserveringen
N9 verkeersveiligheid	€ 550.000,--
Burgervlotbrug	€ 100.000,--
Verbinding N9-Petten	€ 100.000,--
Onderzoek N250	€ 100.000,--
Mobipunten	€ 1.000.000,--
Doorfietsroutes	€ 1.100.000,--
N245	€ 1.000.000,--
Kruising A7/N239	€ 600.000,--
Opstellen Agenda Toekomst	€ 100.000,--
Ontwikkeling N77	€ 200.000,--
LZV-route	€ 800.000,--
Kruising N9/N99/N250	€ 250.000,--
Organisatie	€ 300.000,--

Advies

Deze nieuwe verdeling voorleggen aan de stuurgroep

Provincie Noord-Holland

Datum vergadering
7 oktober 2019
Staf

Staf Bereikbaarheid en Mobiliteit, 5.1.2e

Uw contactpersoon
5.1.2e
BEL/MOB

Sectormanager
5.1.2e
Directeur
Herman Schartman

Telefoonnummer 5.1.2e
5.1.2e @noord-holland.nl

Bijlagen: 1

1 oktober 2019 1|4

Betreft: Werkbezoek Den Helder **Nota GS-staf**

1. Doel van de bespreking/toelichting

Door de Helderse Scheepvaart Vereniging (HSV) is opnieuw aandacht gevraagd voor het "Manifest N250" en de bereikbaarheid van Den Helder, de Haven, Marine en TESO/Texel (zie bijlage brief HSV). Naar aanleiding hiervan is er op 11 oktober een afspraak ingepland om partijen te spreken en de N250 te bezoeken. Dit vindt plaats vanaf 15:30 uur direct na de stuurgroep Koopvaardersschutsluis.

De Haven en Scheepvaartvereniging (HSV) Den Helder is een vereniging die zich ten doel stelt functionarissen uit het bedrijfsleven en de overheid, die - direct of indirect - belang hebben en/of betrokken zijn bij het gebruik, de ontwikkeling en de verbetering van het havengebeuren in Den Helder bij elkaar te brengen.

Veel bedrijven, waaronder de TESO en Port of Den Helder, maar ook de Koninklijke Marine zijn lid van deze vereniging.

Na afloop van de Stuurgroep Koopvaardersschutsluit zal de HSVzalmet een rondleiding laten zien hoe zij aan kijken tegen de bereikbaarheidsopgaven van de haven in Den Helder.De HSV wordt vertegenwoordigd door: de heer van den Broek, Damen Shipyards, de heer van de Waal, TESO, de heer de Groot, Peterson, Mevrouw Bolderheij, en Port of Den Helder. Ook de wethouder Heleen Keur zal hierbij aanwezig zijn.

Manifest N250

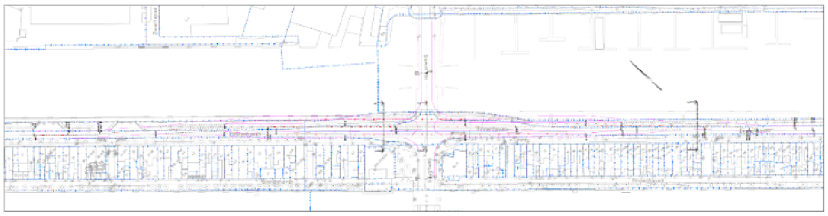
Het "Manifest N250" is op 17 september 2018 aangeboden aan de commissie M&F (zie bijlage). PS heeft naar aanleiding hiervan geen verdere actie gevraagd aan GS. Aan de bereikbaarheid in Den Helder werd en wordt ook al op verschillende manieren gewerkt.

Waar wordt aan gewerkt:

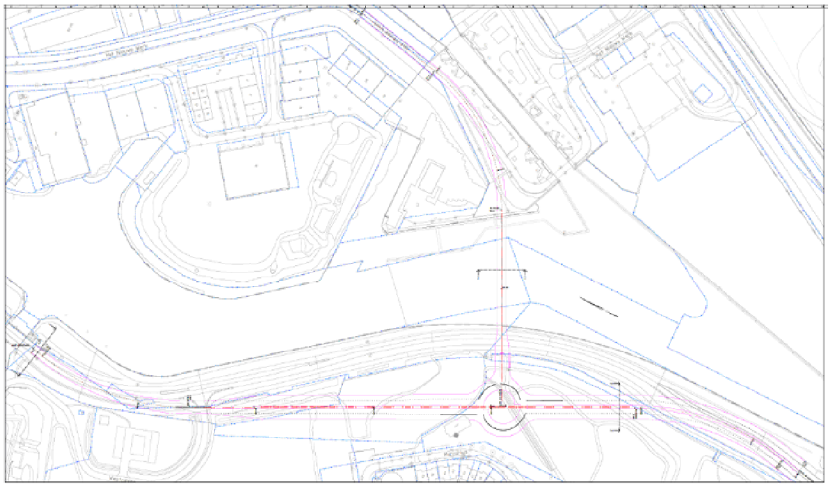
Korte termijn
Binnen het programma De Kop Werkt!, wordt gewerkt aan korte termijn maatregelen om de doorstroming op de N250 te verbeteren. Dit wordt bewerkstelligd door middel van kleine infrastructurele maatregelen en optimalisatie van de verkeersregelinstallaties. Recent is het krediet voor dit project aangehouden/niet ter besluitvorming aan PS voorgelegd. Wethouder Keur maakt zich zorgen over vertraging die waarschijnlijk mee valt als er in februari 2020 krediet beschikbaar wordt gesteld.

Middellange termijn
De onderzoeken naar de verbetering van de bereikbaarheid in Den Helder, die de laatste decennia zijn uitgevoerd, zijn opnieuw tegen het licht gehouden en beoordeeld op "haalbaarheid". Hieruit zijn twee relatief kansrijke infrastructurele maatregelen naar voren gekomen die op de middellange termijn (ca. zes jaar) zouden kunnen worden gerealiseerd mits door partijen voldoende financiële middelen beschikbaar worden gesteld. Deze oplossingen zijn beoordeeld naar oplossend vermogen en toekomstbestendigheid met in gedachten een uitbreiding /ontwikkelingen van de haven en de Marine. Op dit moment wordt nog gewerkt aan een begroting van de kosten van deze infrastructurele maatregen.

1. Ongelijkvloers maken van de kruising N250/Havenweg/Ruygweg.



2.



Ravelijn brug

Kruising
N250/Havenweg/Ruygweg

Ravelijnbrug

Omdat het niet eenvoudig is om de N250 ca. een jaar buiten gebruik te stellen (om bijvoorbeeld de kruising Ruygweg/Havenweg/N250 ongelijkvloers te maken) zijn ook serieuze tijdelijke maatregelen nodig. Hierbij moet gedacht worden aan een tijdelijke brug naar de haven en de Marine (af te wegen tegen een nieuwe permanente brug elders), of andere routes van het Texel verkeer door de binnenstad. Hierbij kanverkeersmanagement, een ticket/boekingssysteem voor de TESO, parkeer& fiets voorzieningen, of aanpassing parkeerbeleid nodig zijn.

Ook deze kosten moeten qua uitvoering en schade (voor de binnenstad) inzichtelijk gemaakt worden.

Vooral met deze middellange termijn maatregelen zou beantwoord worden aan de oproep die wordt gedaan in het Manifest N250. De vraag is alleen nog wel of de uitvoering wenselijk is voor alle betrokken partijen (bv bewoners langs de N250 bij de kruising N250/Havenweg en de haven bij de Ravelijnbrug), en of de kosten van de maatregelen (inclusief tijdelijke maatregelen) opwegen tegen de omvang van de problemen (Schatting van een verantwoorde investering is 20 miljoen).

In het "Manifest N250" hebben de ondernemers in de haven en binnenstad vooral hun hoop gevestigd op de middellange termijn maatregelen en dan specifiek het ongelijkvloers maken van de kruising Havenweg/N250. De verwachting bij partijen is dat dat deze oplossing voor 20 miljoen is uit te voeren, maar daarbij is geen rekening gehouden met het tijdelijk bereikbaar houden van de TESO/Texel, Haven en Marine, wat naar schatting 5 tot 10 miljoen extra kan kosten. Binnen het PMI is nu rekening gehouden met maatregelen tot max 20 miljoen euro.

Lange termijn
Voor de lange termijn is in de "Samenwerkingsagenda 2018-2023 tussen de gemeente Den Helder en de provincie Noord-Holland" de module "Bereikbaarheid" opgenomen. In dit samenwerkingsverband wordt bereikbaarheid als integraal onderdeel van de ruimtelijke ontwikkelingen van de haven en de Marine en de stad meegenomen. Hierbij zullen ook de mogelijkheden van alternatieve routes en splitsing van verkeersstromen (verkeer van de Marine, haven en TESO) onderzocht worden.

2. Voorstel tot besluitvorming
N.v.t.

3. Financiële, personele en juridische consequenties
N.v.t.

4. Communicatieve consequenties
??

5. Wijze van totstandkoming
In afstemming met IPM-team KVSS.

6. Verdere procedure
Na de Stuurgroep KVSS start het programma van de HSV op de Paleiskade 41 Den Helder. Hierbij is 5.1 5.1.2e aanwezig voor de inhoudelijke ambtelijke ondersteuning.

Provincie Noord-Holland

Datum vergadering
3 februari 2025
Staf

Uw contactpersoon
5.1.2e 5.1.2e
BEL/DE

Staf Ruimtelijke Ontwikkeling, Economie, Havens en Recreatie, E. Rommel

Staf Mobiliteit, J. Olthoff

Unitmanager

Sectormanager
5.1.2e 5.1.2e 5.1.2e 5.1.2e
Directeur
Herman Schartman

Telefoonnummer 5.1.2e
5.1.2e n@noord-holland.nl

Bijlagen: 1

28-1-2025 **1**|4

Betreft: Voorbespreking
Overeenkomst Maritiem cluster
Den Helder

Nota GS-staf

1. Doel van de bespreking/toelichting

Doel
> Input meegeven aan Herman Schartman (stuurgroep maritiem cluster 12-2) voor reikwijdte van een nieuwe overeenkomst over het Maritiem cluster Den Helder, specifiek over de investeringsbereidheid van de 3 partijen (provincie, gemeente en Defensie).
> Bepalen of een GS-bespreking voor 12 februari wenselijk is. Herman is bij de staf aanwezig.

Toelichting
In juni 2023 heeft PNH het Bestuursakkoord Ontwikkeling Maritiem Cluster getekend. Met dit akkoord is een start gemaakt met de uitwerking van plannen in Den Helder, die randvoorwaardelijk zijn voor de verdere ontwikkeling van de KM, maar ook voor de economische

versterking van de stad en de regio. Het akkoord kende geen investeringsafspraken, definitieve afspraken over investeringen werden niet eerder dan na 2027 voorzien.

Afspraak was dat partijen hun 'eigen' projecten oppakken, en gezamenlijk zorgen voor de integraliteit: samen wat moet, afzonderlijk wat kan.
De uitwerking van de plannen heeft onder leiding van de programmamanager in 2024 een grote vlucht genomen. De plannen bevinden zich in de studiefase, en bovendien zijn er nieuwe ontwikkelingen als project opgenomen in het programma, zoals de ontwikkeling van de Luchthaven Den Helder en het zogenaamde 'aanrijterrein Veerhaven' aansluitend op de vervanging van de aanlandinrichting van de veerboot naar Texel, van RWS.

In de periode nov-dec 2024 is staatssecretaris Tuinman twee keer op bezoek geweest in Haarlem en Den Helder, in aanwezigheid van Esther. Hij dringt aan op een aanvulling op het bestuursakkoord, om het tempo erin te houden en andere partijen te overtuigen van het commitment van de huidige bestuurders. Het gaat daarbij met name om het tonen van de investeringsbereidheid.

Dit is in de reguliere bila Ontwikkeling Maritiem cluster van 10 december met Jeroen en Esther besproken en beiden hebben aangeven dat het nu het moment is om afspraken vast te leggen.

Bijgevoegd is een **conceptversie** van een nieuwe overeenkomst (cq aanvullende afspraken), die op 12-2 in de ambtelijke stuurgroep besproken wordt. Herman Schartman vertegenwoordigt de provincie. Bedoeling is dat deze overeenkomst in een nog te organiseren overleg in maart/april bestuurlijk door Defensie, gemeente en provincie wordt bekrachtigd.

De overeenkomst kent 3 onderdelen. Naast investeringsbereidheid bevat deze afspraken over het versterken van de programmaorganisatie en afspraken over het gezamenlijk oplijnen van planologische procedures.

Vraag aan gedeputeerden
Ter bespreking nu is inzet op de **investeringsbereidheid.**
Waar gaat GS voor, ervan uitgaande dat de N250 een provinciale opgave is, maar dat het Maritiem cluster een bredere scope kent, waar GS zich aan verbonden hebben?

Ambtelijk zien we twee opties:
1. conform de huidige tekst van het concept of

2. inzet op bijdrage Defensie aan Ravelijn - zo ja, wat betekent dit voor het proces, is dit randvoorwaardelijk voor provinciale inzet en bijdrage?

Ad 1 Toelichting Conform huidige tekst
Conform de afspraak dat partijen hun eigen projecten oppakken, is het voorstel in de overeenkomst dat de drie partijen bereid zijn de middelen te reserveren voor 'hun eigen' projecten.
Voor PNH is opgenomen (onder voorwaarde van instemming PS):

> Provincie Noord-Holland: het ontvlechten van het verkeer door een extra oeververbinding vanaf de N250 over de Koopvaardersbinnenhaven (de Ravelijnbrug), in relatie tot de gehele N250 inclusief het aanrijterrein van de veerhaven Den Helder.

Het gaat hierbij om een ophoging van de reserveringen voor de N250 van (eerste schatting) 80 miljoen. IMPI voor N250 zou dan 100 miljoen worden.
Overigens is opgenomen dat de afspraken herzien kunnen worden op basis van de uitkomsten van het overleg over eigendom, beheer en onderhoud van bestaande en nieuwe infrastructuur tussen gemeente DH en provincie.

Alle partijen zijn van mening dat additionele middelen gewenst, zo niet noodzakelijk zijn voor alle niet-Defensie opgaven. Daarvoor is onderstaande tekst opgenomen:

> realisatie van bovenstaande afhankelijk is van het verwerven van additionele middelen. ~~dat~~ Partijen spannen zich gezamenlijk in ~~spannen~~ voor het verwerven van additionele middelen en ondernemen de daartoe noodzakelijke aanvragen en activiteiten ~~ondernemen~~, onder andere via het Platform Mobiliteit NHN.

Commentaar [MM1]: Ter discussie

Commentaar [MM2R1]: De eerste zin is toevoeging van PNH. Andere partijen willen alleen de inspanning opgenomen zien.

In de overwegingen staat nu dat het Maritiem cluster in het lopende MIRT-onderzoek Multimodale Ring Alkmaar met N9 opgenomen is, als argument voor bereikbaarheidsmaatregelen.
Reden om dit zo expliciet op te nemen is om Defensie deel te laten nemen aan het Platform en zover te krijgen het standpunt in te nemen dat N9 én de opgaven in het Maritiem cluster noodzakelijk zijn voor de nationale veiligheid, en daarmee voorwaarde om andere rijksmiddelen (I&W) te verwerven.
Ook inzet van Defensie in de discussie over de scope van de nieuwe EU-

CEF military calls. I&W bepaalt die scope.
Additionele middelen kunnen ook op andere manieren gevonden worden. Bv Financiering van Demping van de veerhavenkom mét bijdragen van gemeente DH, en pachtinkomsten door TESO daarna.
Met Texel wordt gesproken of zij ook bereid zijn te investeren.
NB: dit is een langjarig traject. Ophoging van de gehele reservering in het IMPI blijft noodzakelijk om voortgang van de planvorming te borgen.
NB: deze formulering impliceert dat er een no-go moment ingebouwd wordt. Wanneer dan, wat is realistisch? Of meegaan met de wens van anderen: alleen een gezamenlijke inspanningsverplichting?

Ad 2. Toelichting inzet op bijdrage Defensie aan Ravelijn
Stas Tuinman heeft duidelijk aangegeven dat hij voor 'Hoofdtaak 1' gaat, en wil meewerken aan alles wat daarvoor nodig is. De versterking van de provinciale infrastructuur, inclusief de Ravelijnbrug, valt daar volgens zijn ambtenaren niet onder. Tot nu toe is de werkwijze geweest: plannen uitwerken, belangen zichtbaar maken (zonder Ravelijn wordt het marinehaventerrein in de toekomst onbereikbaar), vandaar uit onderhandelen over meebetalen. Dat lijkt niet te gaan werken.
Antwoord is: Defensie betaalt al mee aan civiele projecten buiten de poort, we gaan niet betalen aan provinciale infrastructuur.

Vraag is: via de koninklijke weg van lobby (Platform en mogelijk anders) Defensie verleiden tot bijdragen? Of in deze fase druk zetten? Te beginnen in de stuurgroep, en mogelijk ook bestuurlijk?

In dat geval: als Defensie nee blijft zeggen, wat betekent dat voor de deelname van PNH aan het Maritiem cluster?

Bereikbaarheid N250 – middellange termijn oplossingen

25 september 2019

Waddenzee

Noordzee-
kustzone

Duinen Den Helder-
Callantsoog

Waddenzee
Noordzee-
kustzone
Duinen Den Helder-
Callantsoog

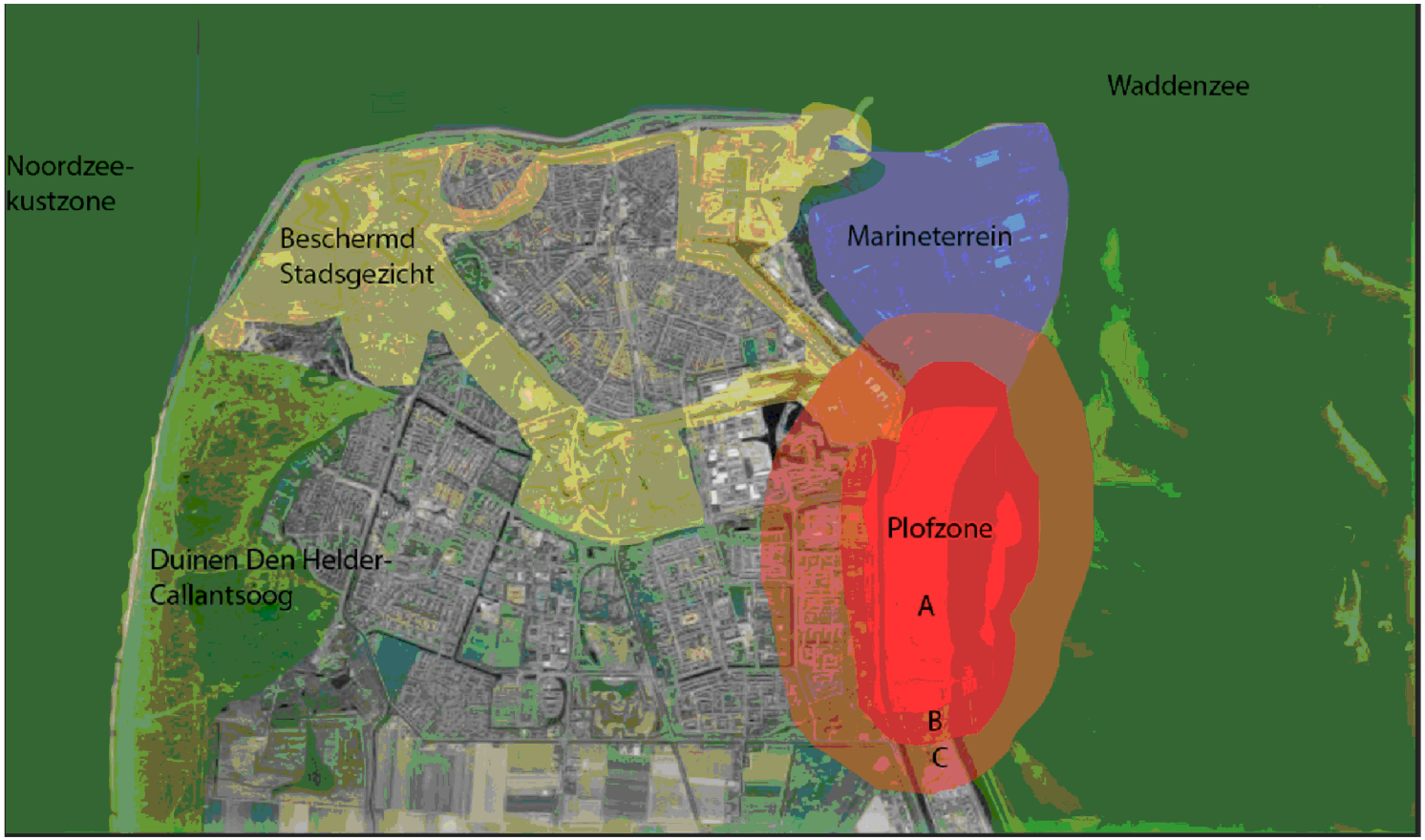
Beschermd
Stadsgezicht

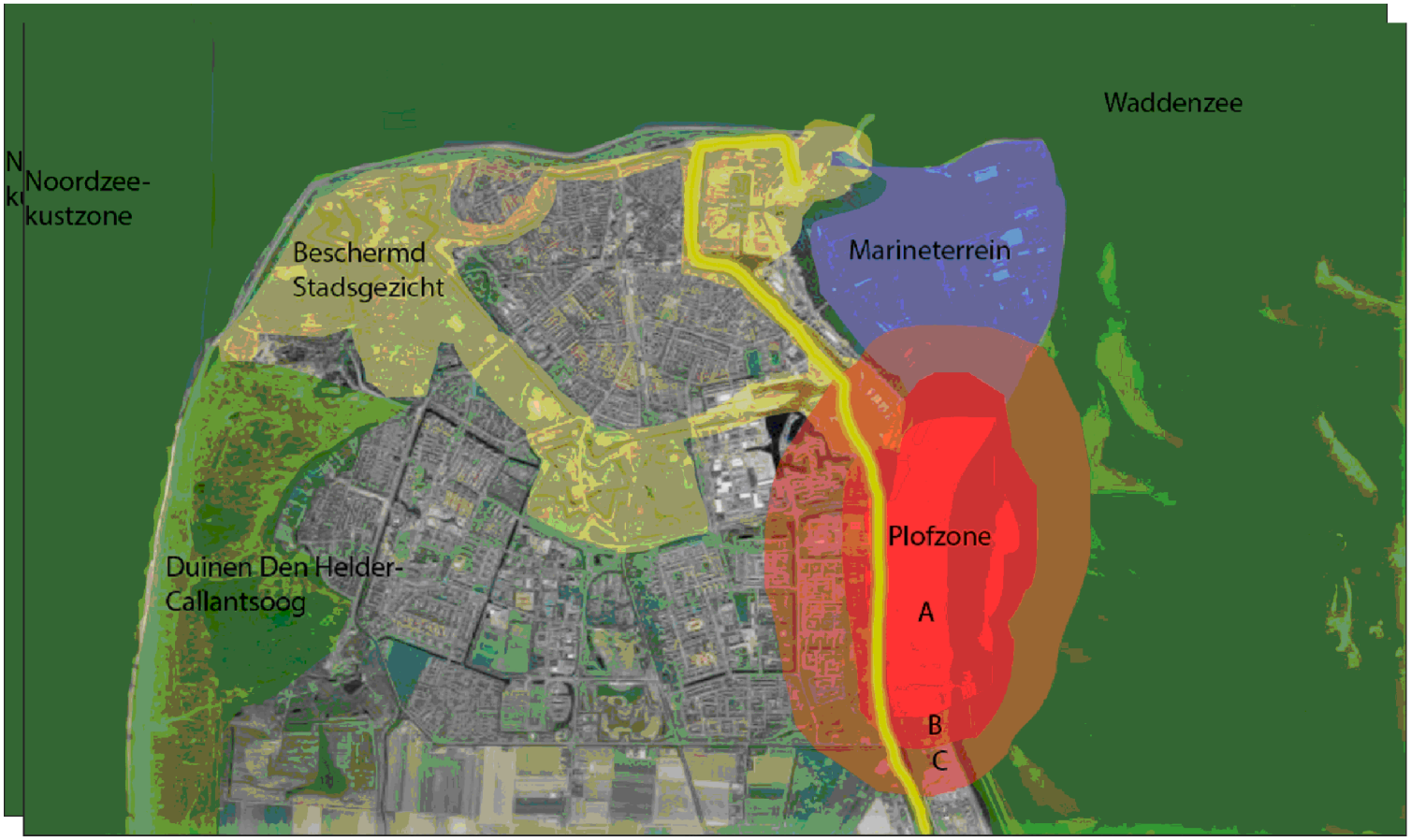
Waddenzee
Noordzee-
kustzone
Beschermd
Stadsgezicht
Duinen Den Helder-
Callantsoog

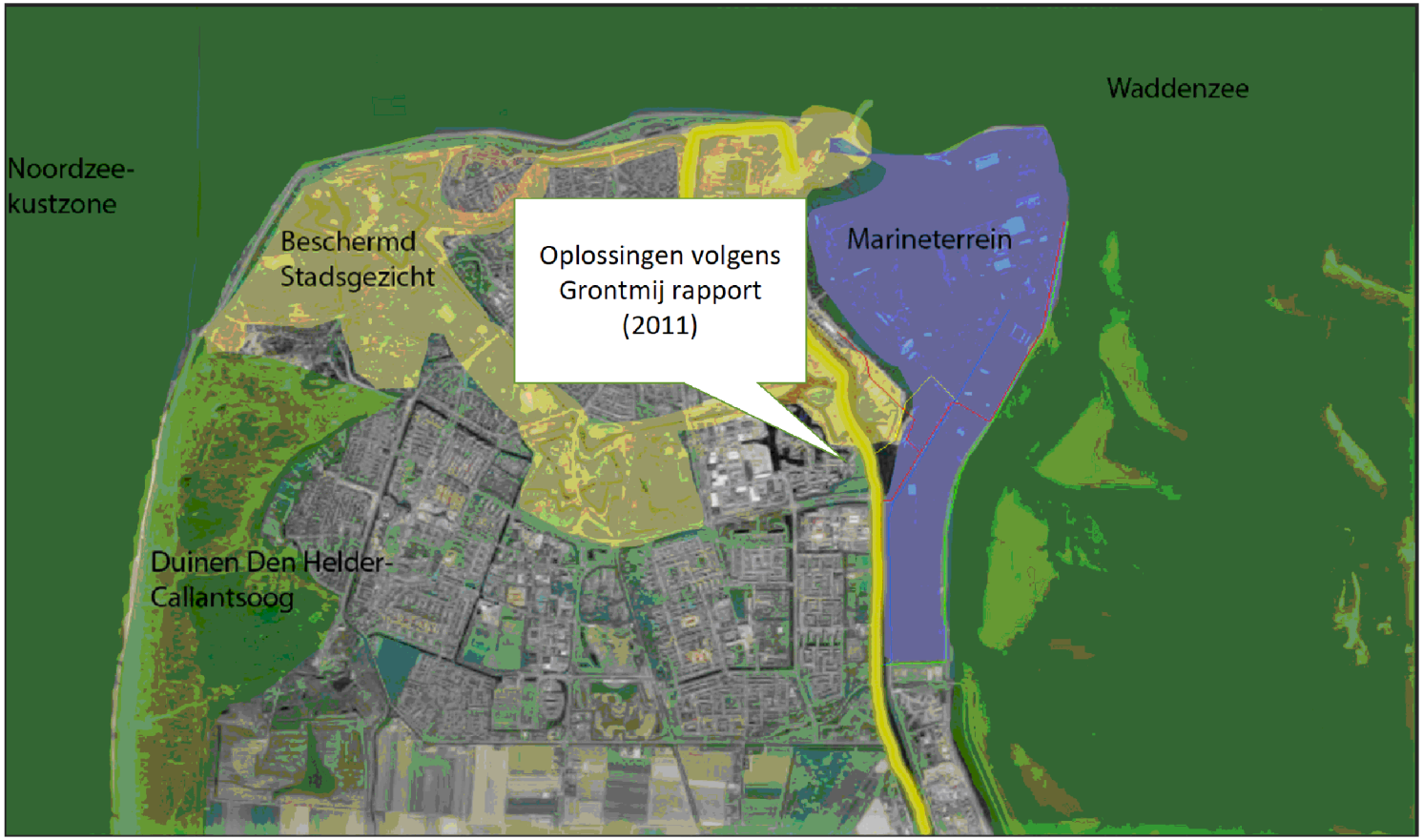
Marineterrein

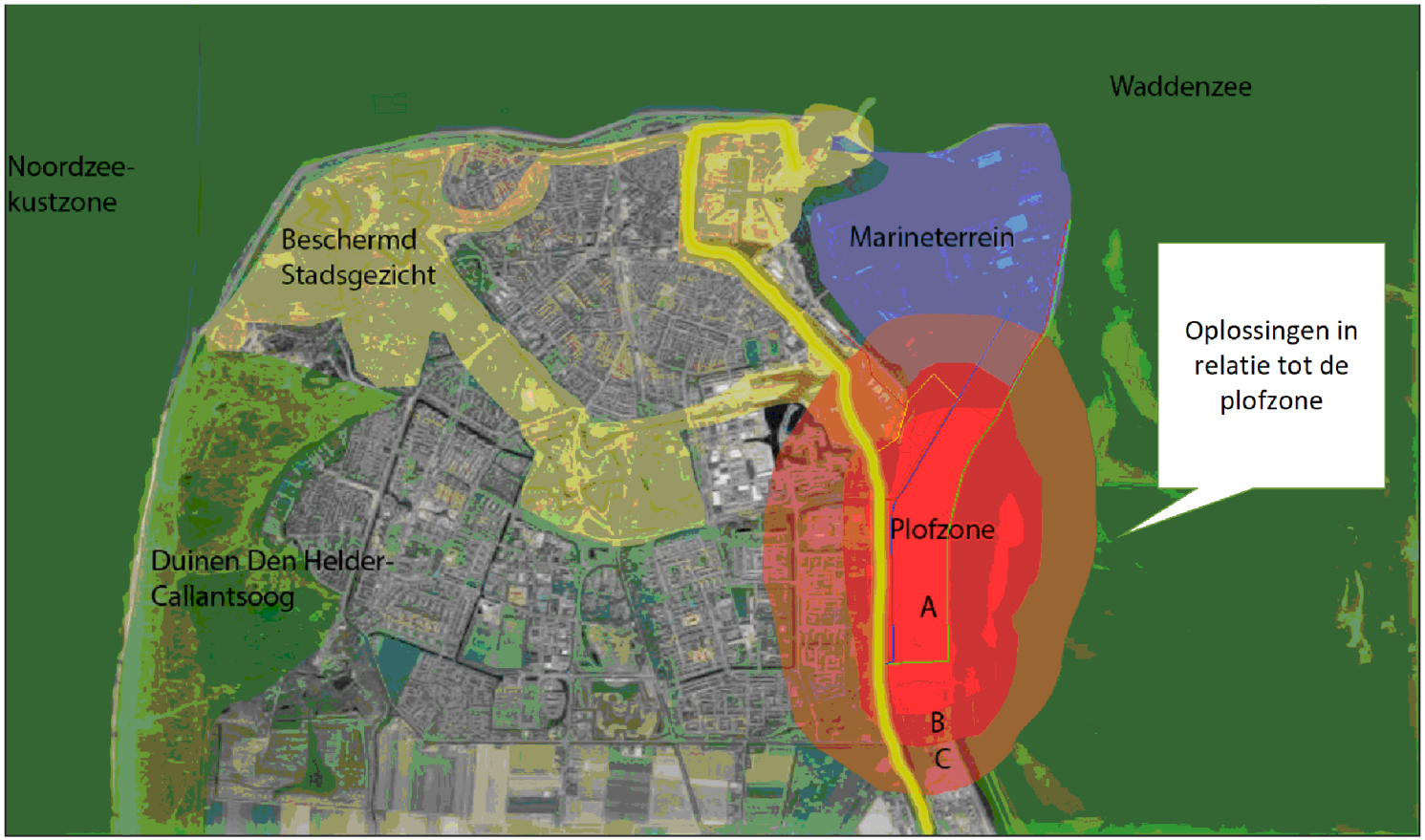
Beschermd
Stadsgezicht
Marineterrein

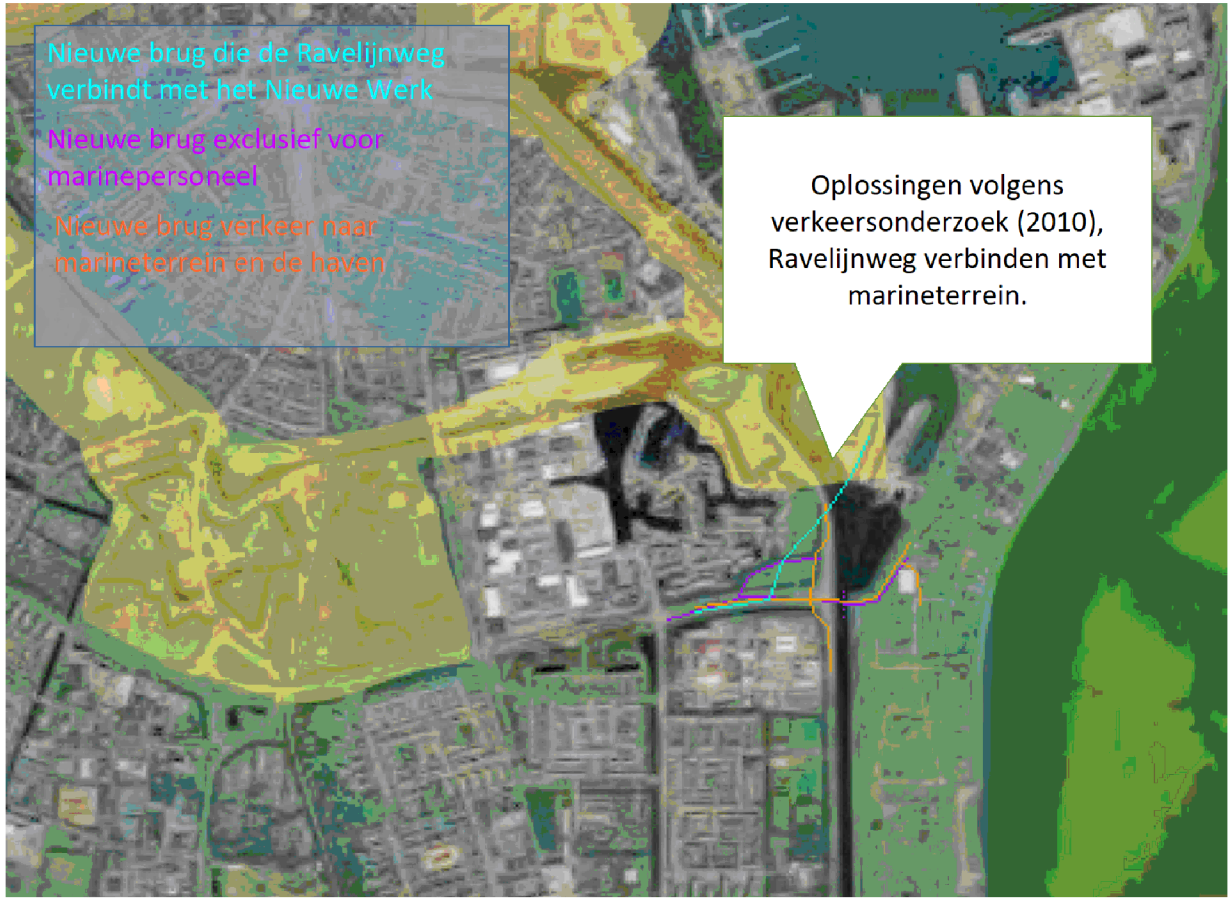
Waddenzee
Noordzee-
kustzone
Beschermd
Stadsgezicht
Marineterrein
Duinen Den Helder-
Callantsoog

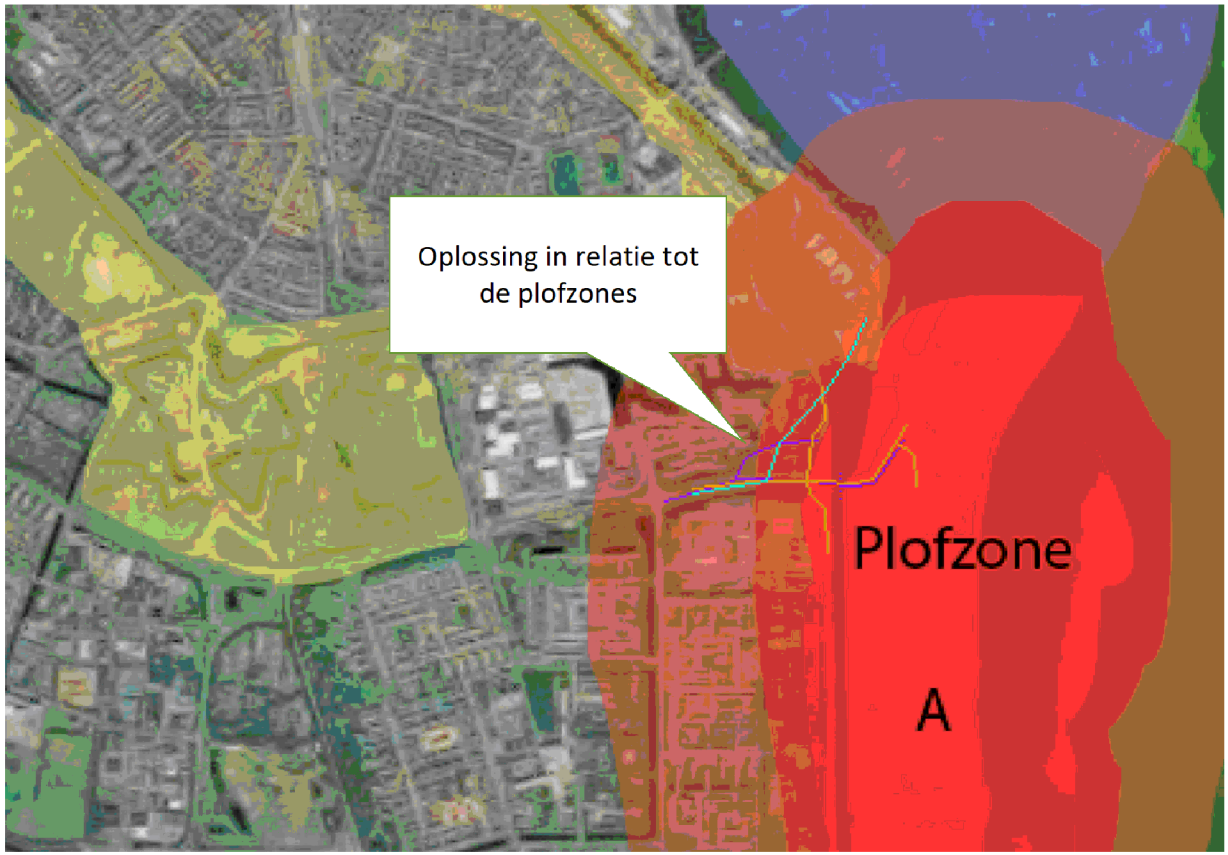

Waddenzee
Noordzee-
kustzone
Beschermd
Stadsgezicht
Marineterrein
Plofzone
A
B
C
Duinen Den Helder-
Callantsoog

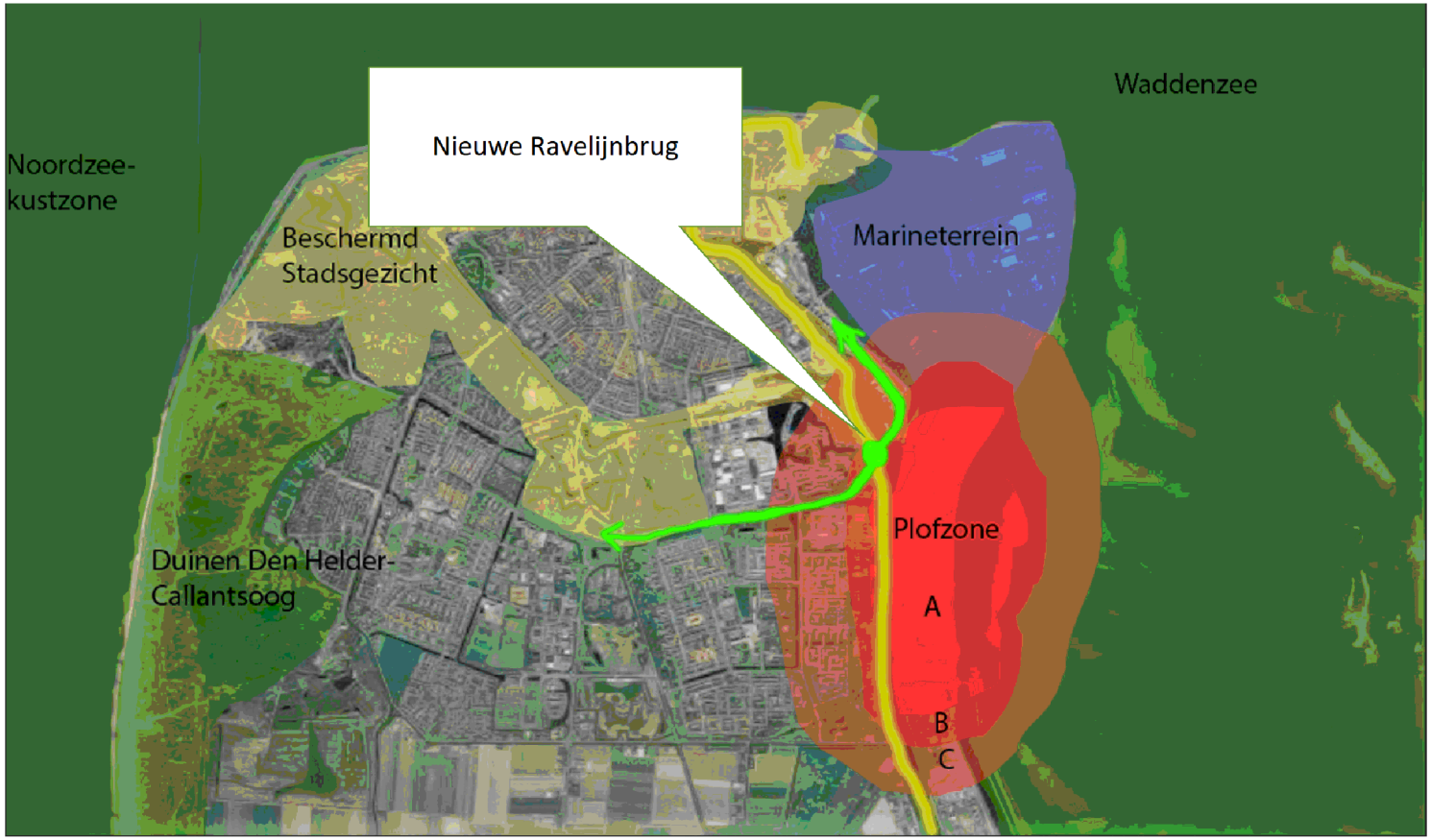

Waddenzee
Noordzee-
kustzone
Beschermd
Stadsgezicht
Marineterrein
Plofzone
A
B
C
Duinen Den Helder-
Callantsoog


Waddenzee
Noordzee-
kustzone
Beschermd
Stadsgezicht
Oplossingen volgens
Grontmij rapport
(2011)
Marineterrein
Duinen Den Helder-
Callantsoog

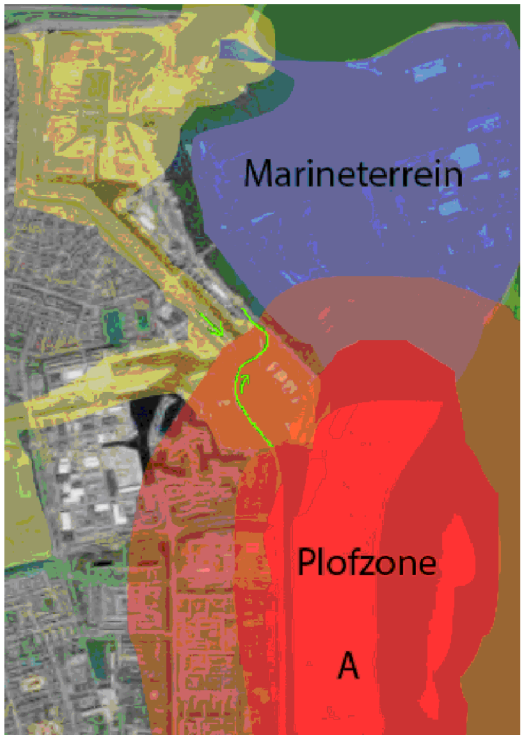

Waddenzee
Noordzee-
kustzone
Beschermd
Stadsgezicht
Marineterrein
Oplossingen in
relatie tot de
plofzone
Plofzone
A
B
C
Duinen Den Helder-
Callantsoog

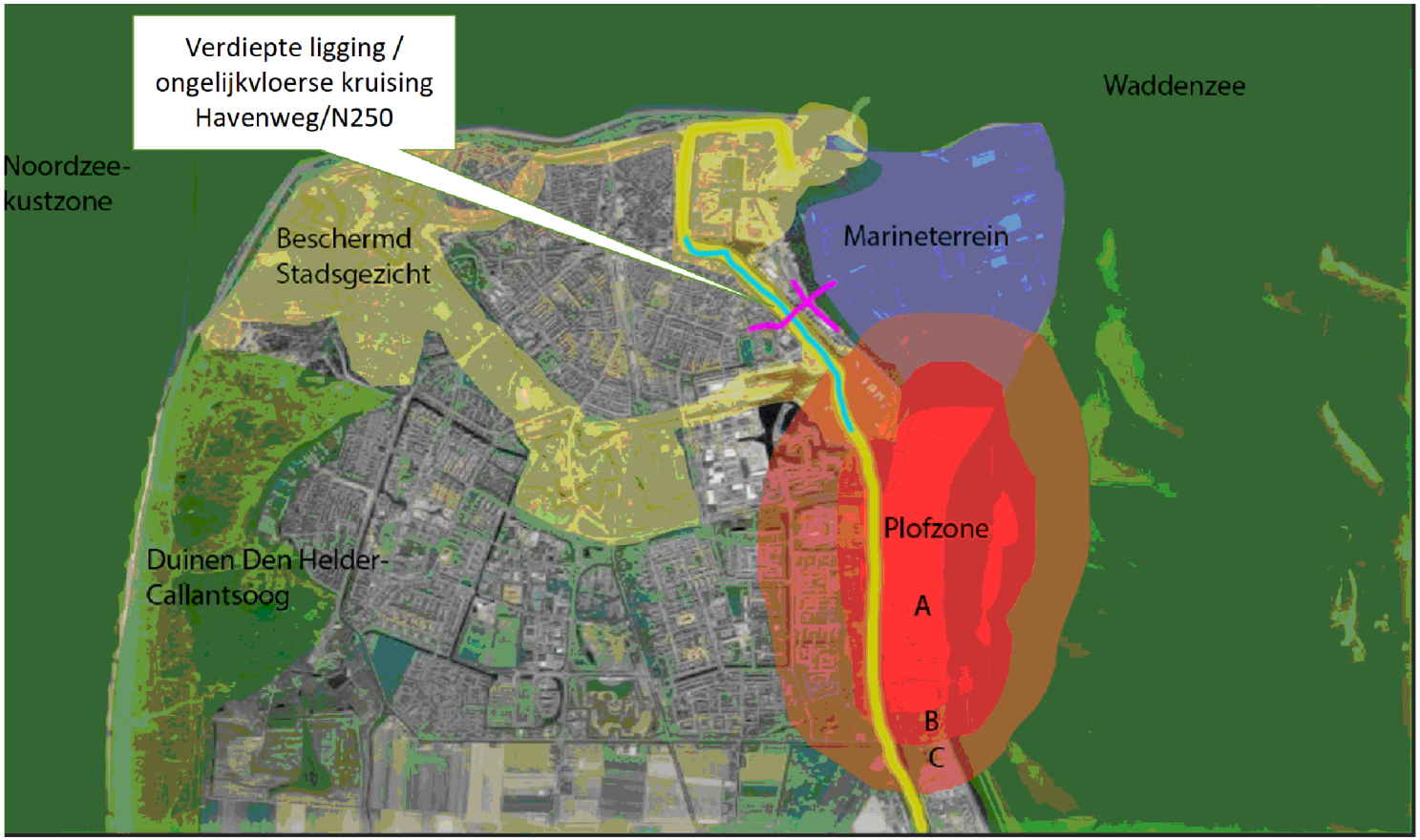

Nieuwe brug die de Ravelijnweg verbindt met het Nieuwe Werk
Nieuwe brug exclusief voor marinepersoneel
Nieuwe brug verkeer naar marineterrein en de haven
Oplossingen volgens verkeersonderzoek (2010), Ravelijnweg verbinden met marineterrein.

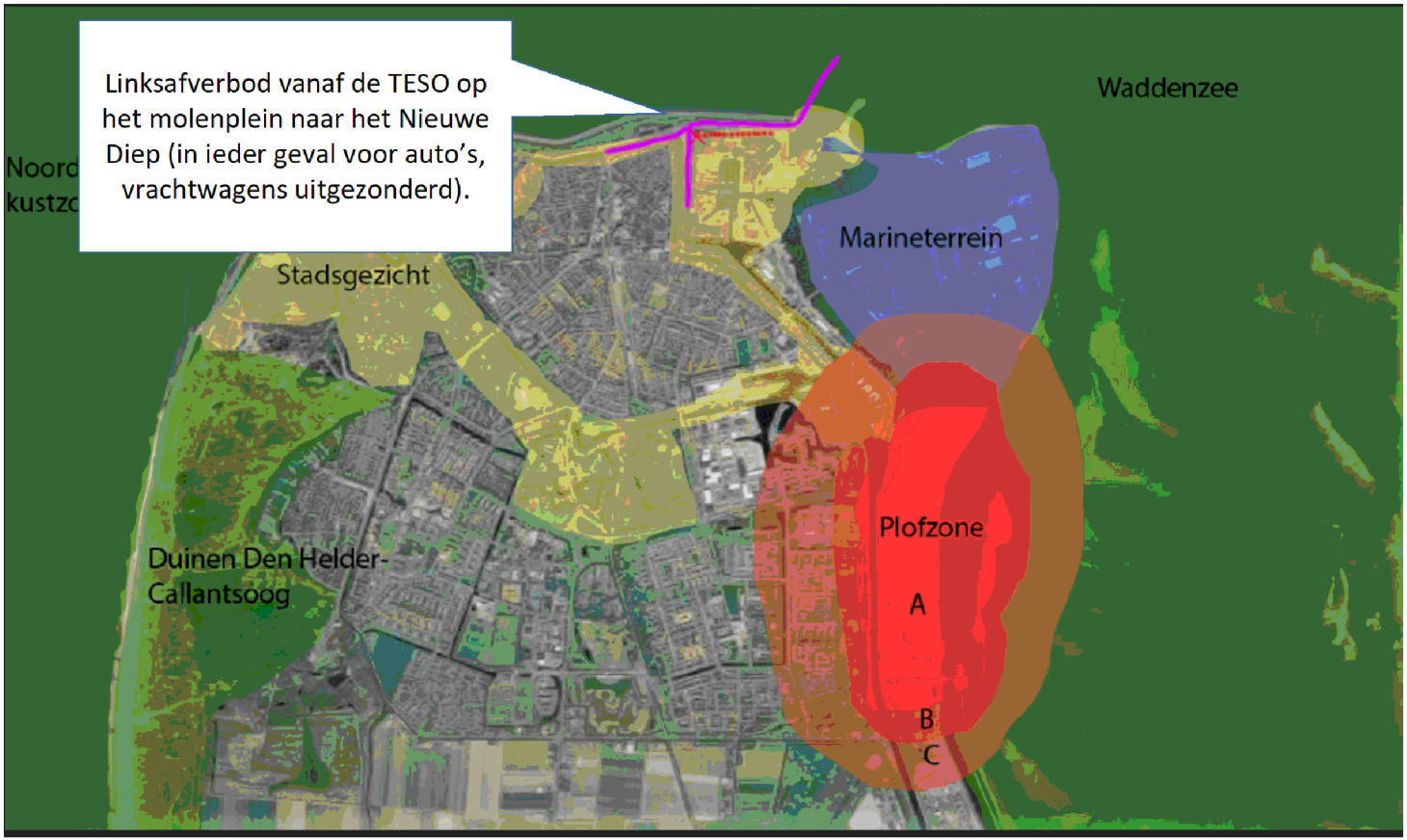

Oplossing in relatie tot de plofzones
Plofzone
A

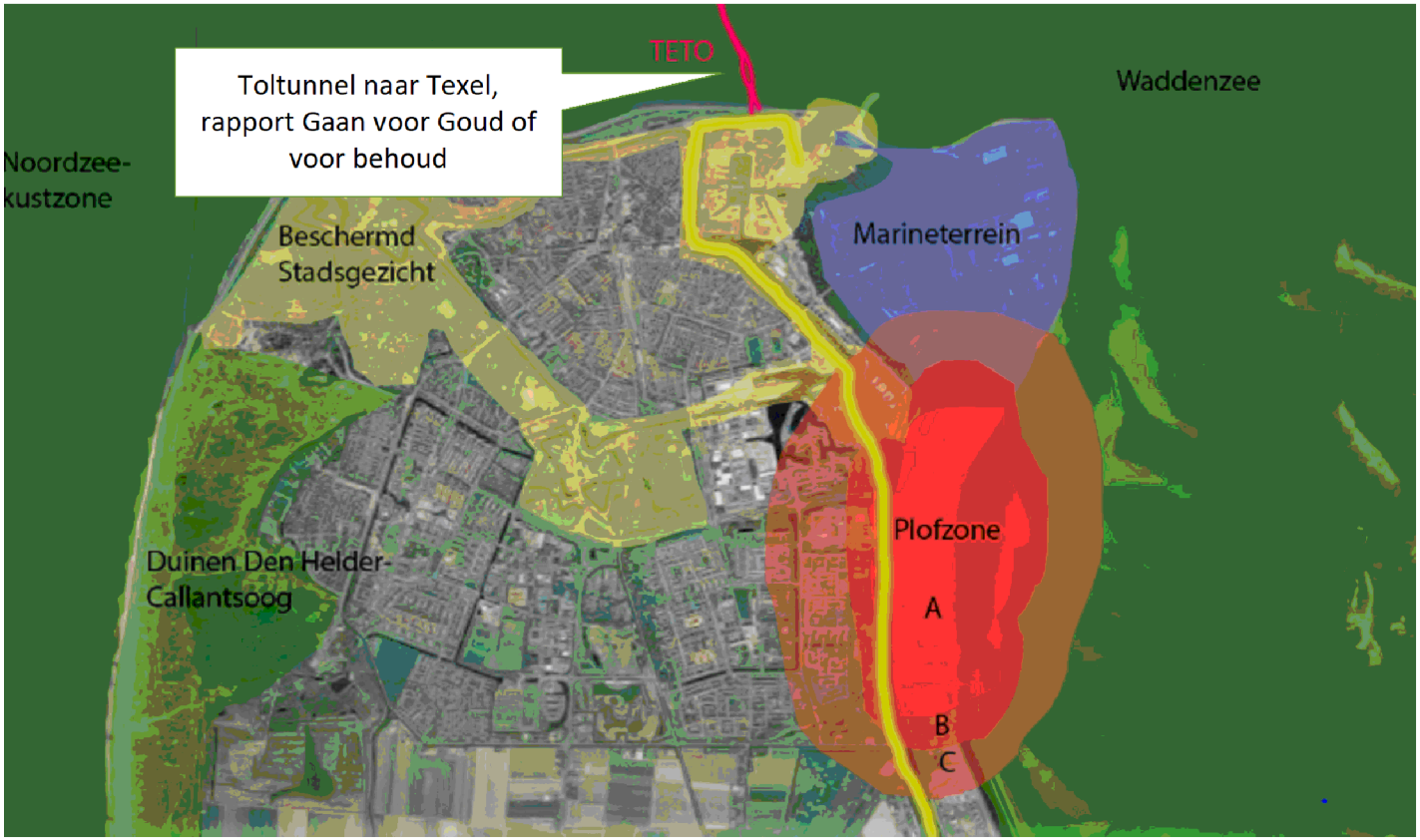

Nieuwe Ravelijnbrug
Waddenzee
Noordzee-
kustzone
Beschermd
Stadsgezicht
Marineterrein
Plofzone
A
B
C
Duinen Den Helder-
Callantsoog

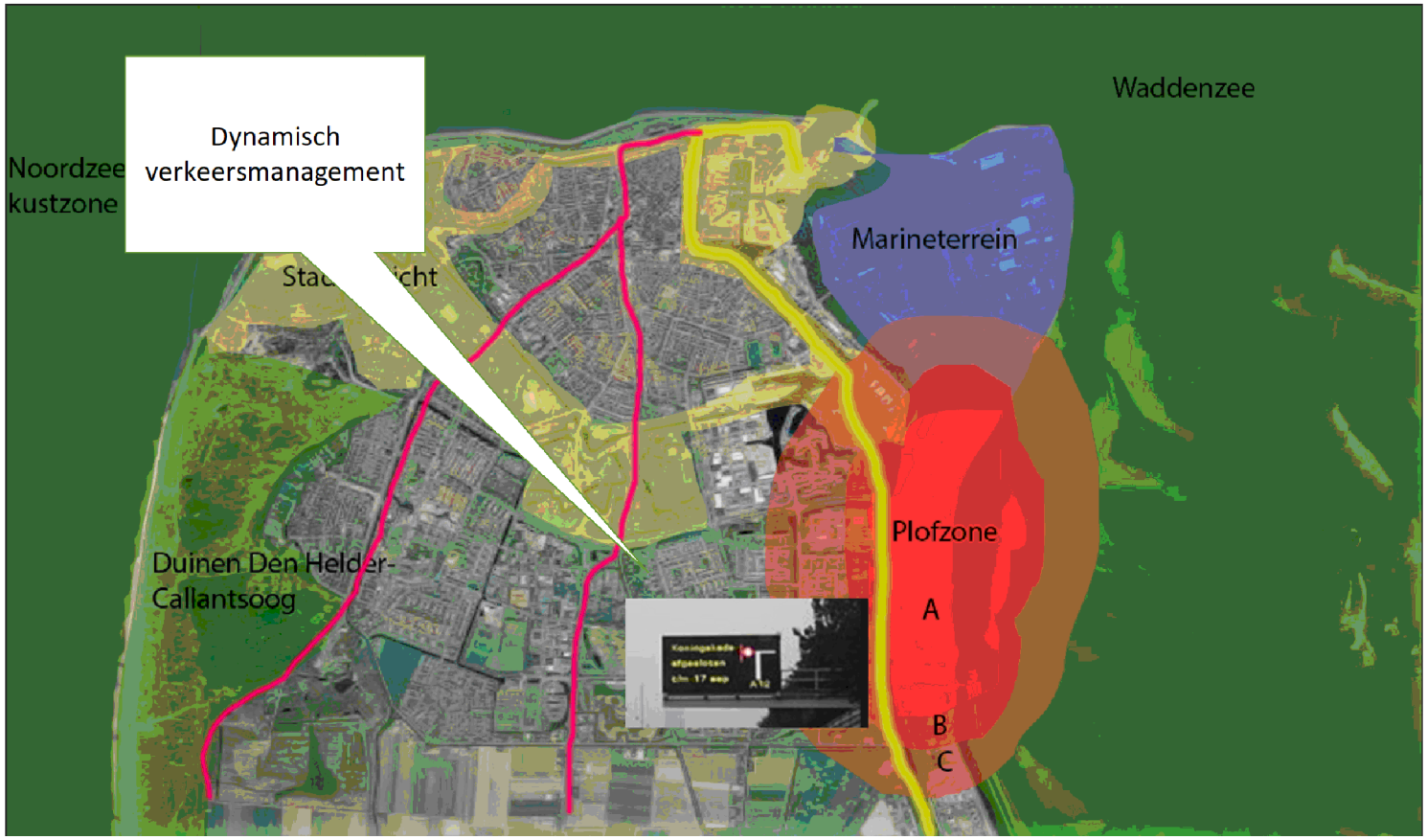
Ontvlechten verkeersstromen, eenrichtingsverkeer richting TESO via het Nieuwediep, terug via de bestaande route.
Marineterrein


Marineterrein
Plofzone
A

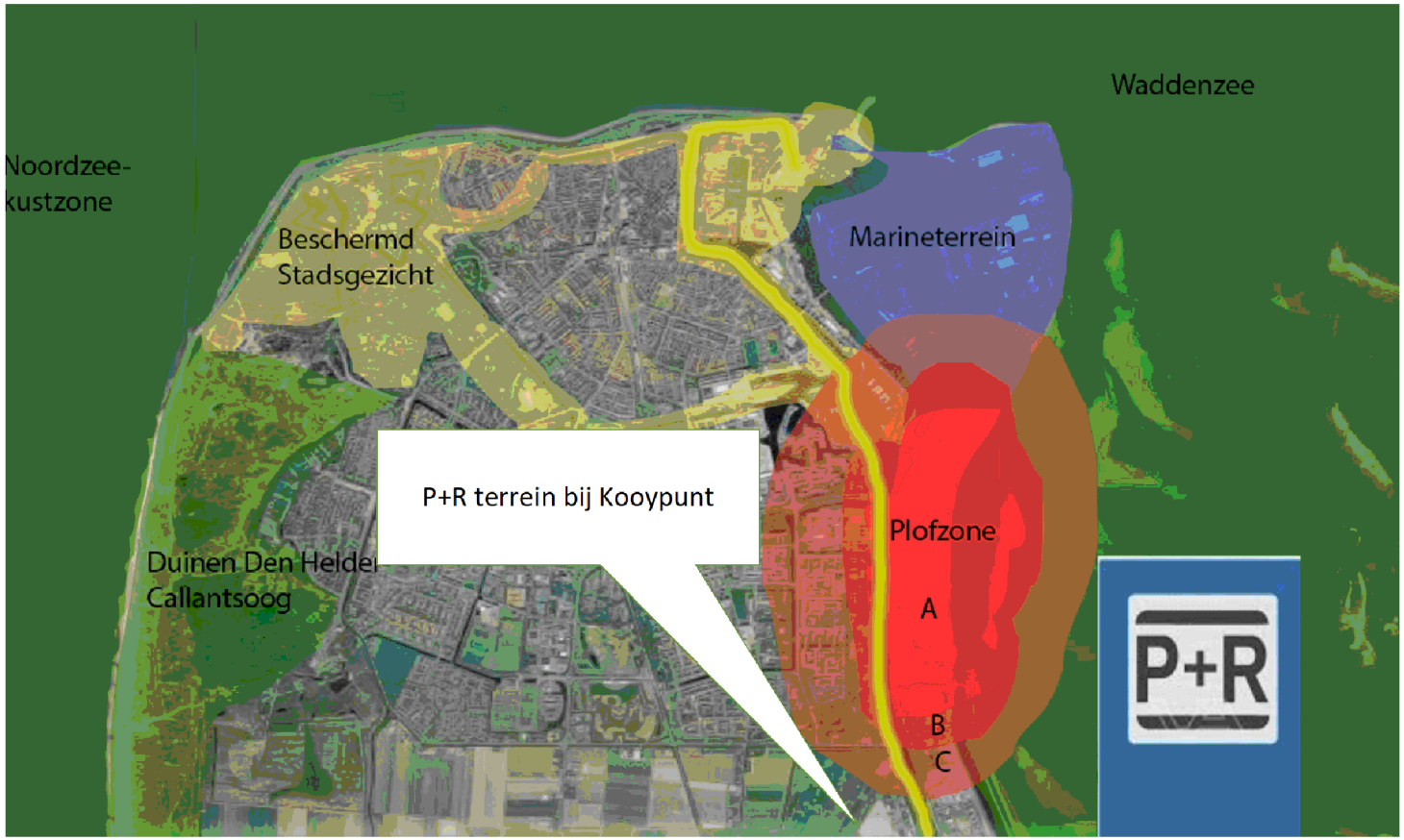

Verdiepte ligging /
ongelijkvloerse kruising
Havenweg/N250
Waddenzee
Noordzee-
kustzone
Beschermd
Stadsgezicht
Marineterrein
Plofzone
A
B
C
Duinen Den Helder-
Callantsoog

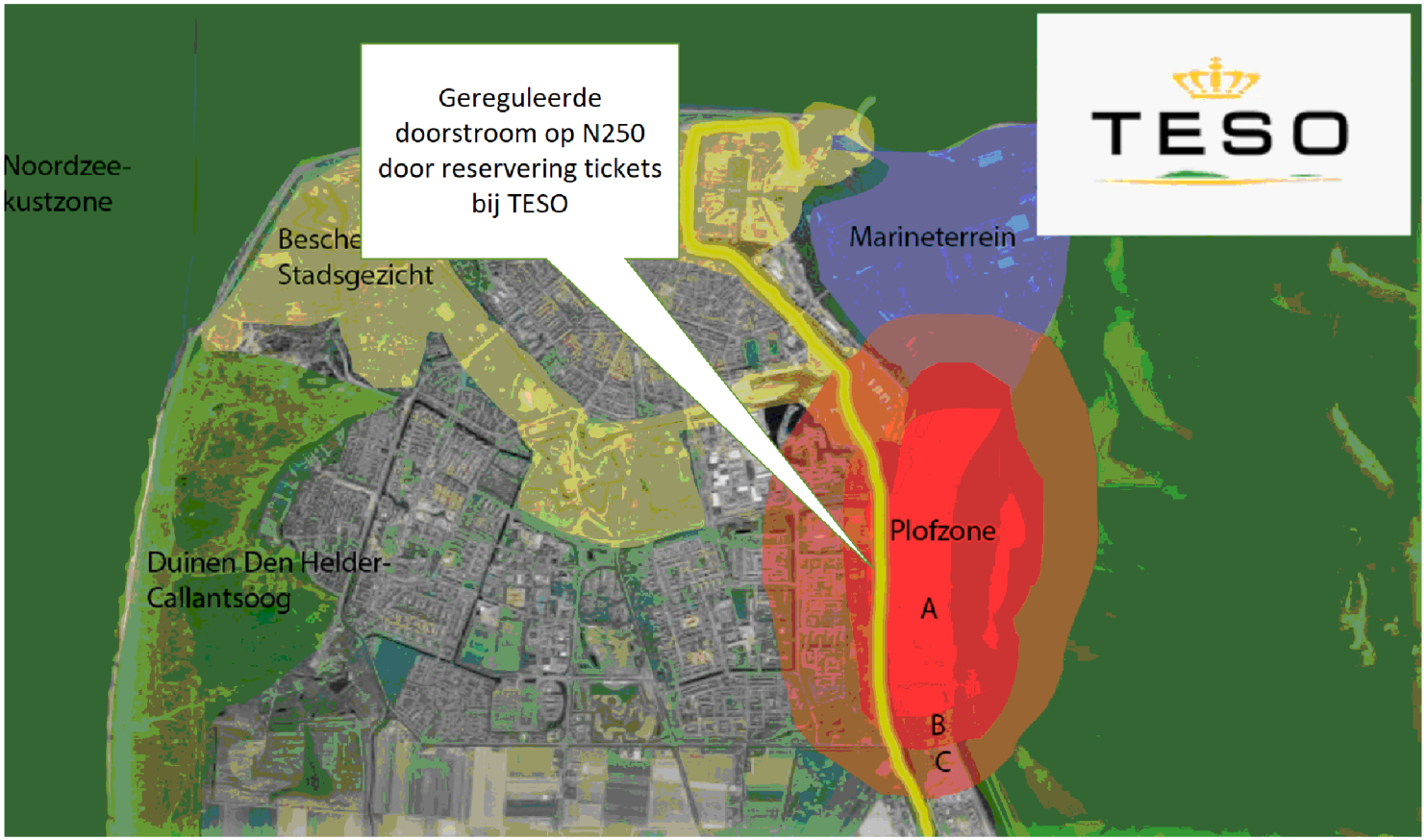

Linksafverbod vanaf de TESO op het molenplein naar het Nieuwe Diep (in ieder geval voor auto's, vrachtwagens uitgezonderd).
Waddenzee
Marineterrein
Stadsgezicht
Plofzone
A
B
C
Duinen Den Helder-
Callantsoog


Toltunnel naar Texel, rapport Gaan voor Goud of voor behoud
TETO
Waddenzee
Noordzee-kustzone
Beschermd Stadsgezicht
Marineterrein
Plofzone
A
B
C
Duinen Den Helder-Callantsoog


Dynamisch verkeersmanagement
Noordzee kustzone
Waddenzee
Marineterrein
Plofzone
A
B
C
Duinen Den Helder-Callantsoog

Betaald parkeren of alleen parkeren vergunninghouders en parkeerschijf
Noordz
kustzone
Beschermd Stadsgezicht
vergunning-houders
ZONE
max 2h
Plofzone
A
B
C
Duinen Den Helder-Callantsoog

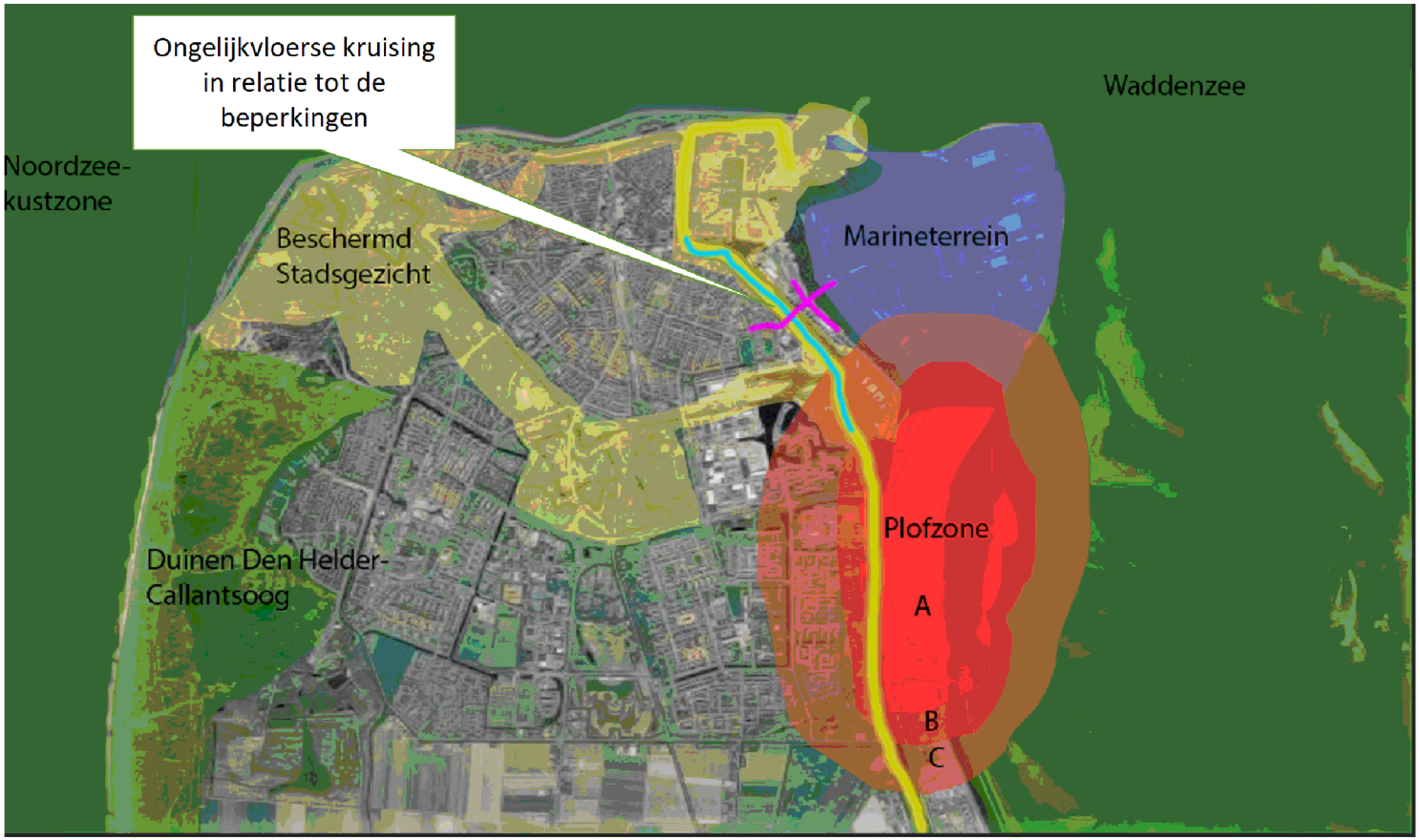

Waddenzee
Noordzee-
kustzone
Beschermd
Stadsgezicht
Marineterrein
P+R terrein bij Kooypunt
Plofzone
A
B
C
Duinen Den Helde
Callantsoog
P+R

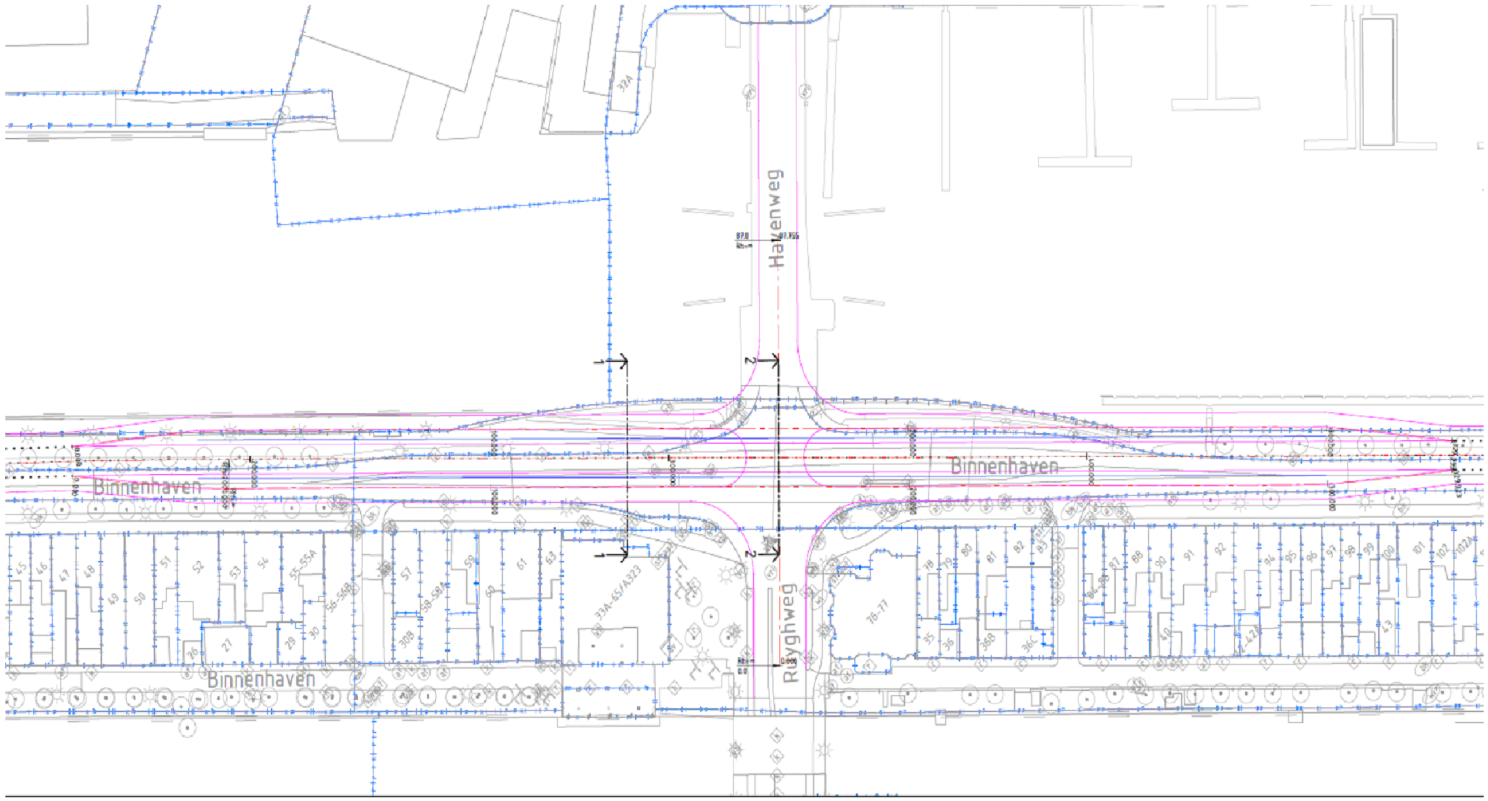

Noordzee-
kustzone
Besche
Stadsgezicht
Gereguleerde
doorstroom op N250
door reservering tickets
bij TESO
Marineterrein
TESO
Plofzone
A
B
C
Duinen Den Helder-
Callantsoog

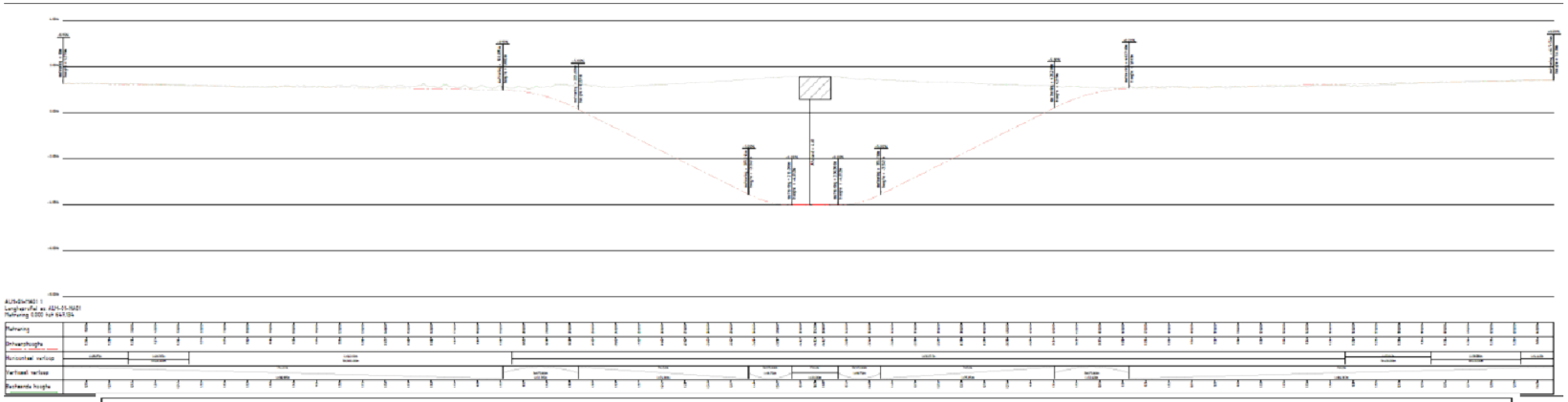
Alternatieven

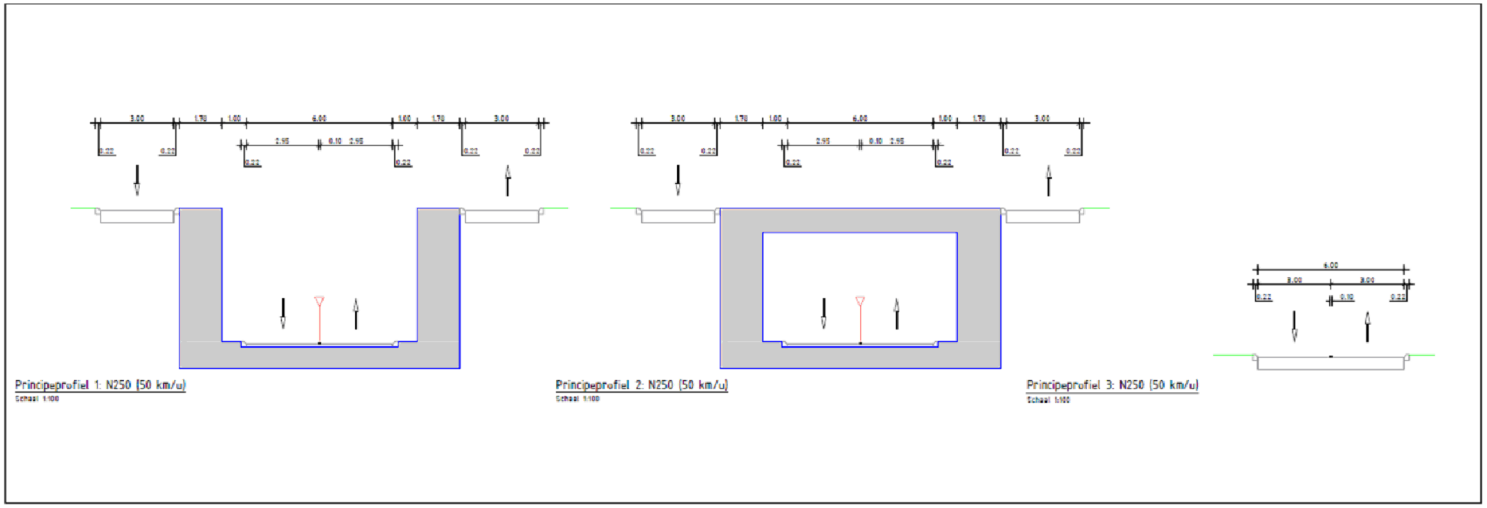
- Het Manifest – Ongelijkvloerse kruising N250/Havenweg;
- Nieuwe Ravelijnbrug (ook wel gele variant);
- Dynamisch verkeersmanagement;
- Reserveringssysteem TESO;
- Parkeermaatregelen (betaald/beperkt parkeren Willemsoord/Centrum in combinatie met P&R terrein Kooypunt).

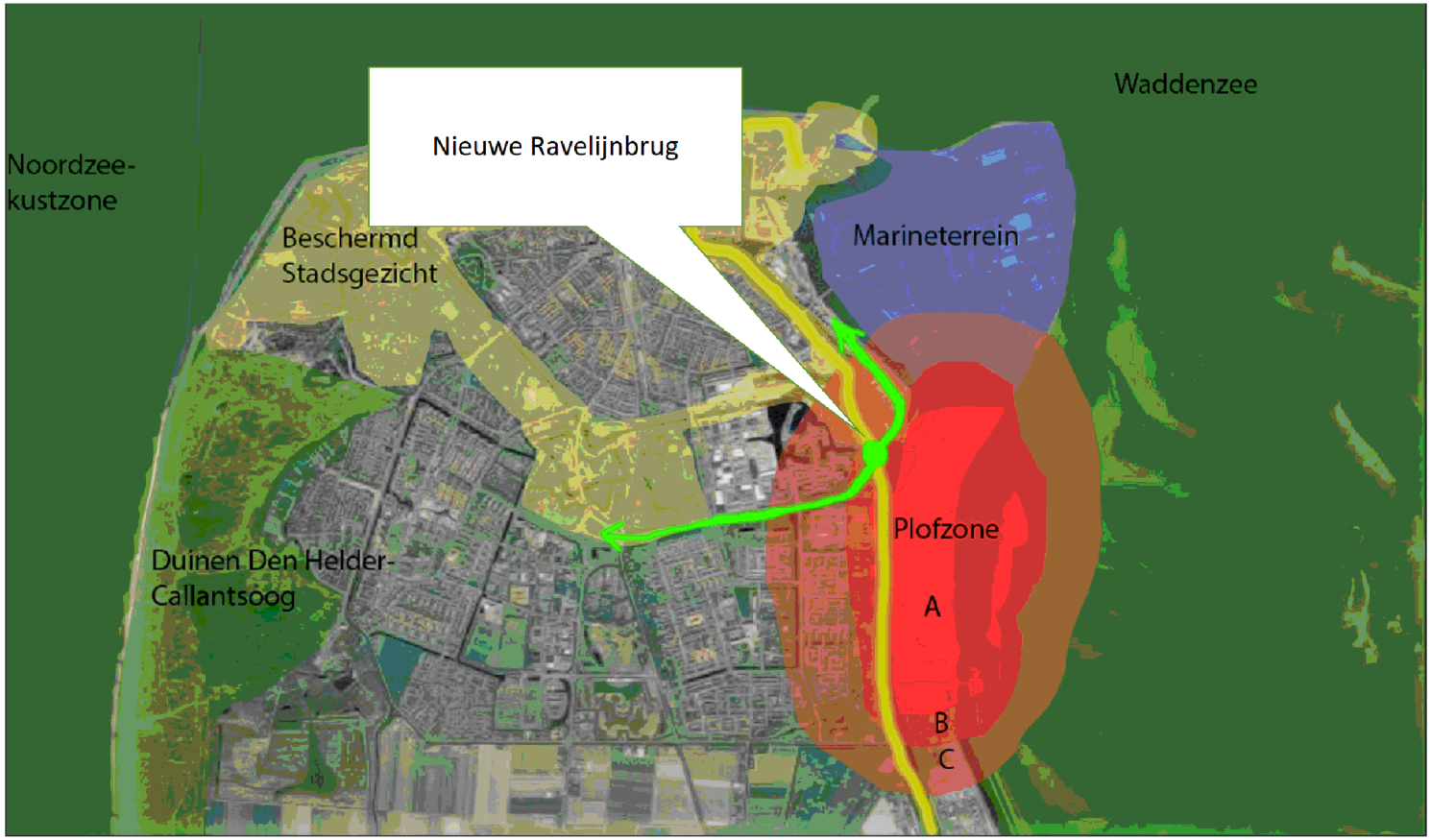
Ongelijkvloerse kruising
Het Manifest
Noordzee-
kustzone
Waddenzee

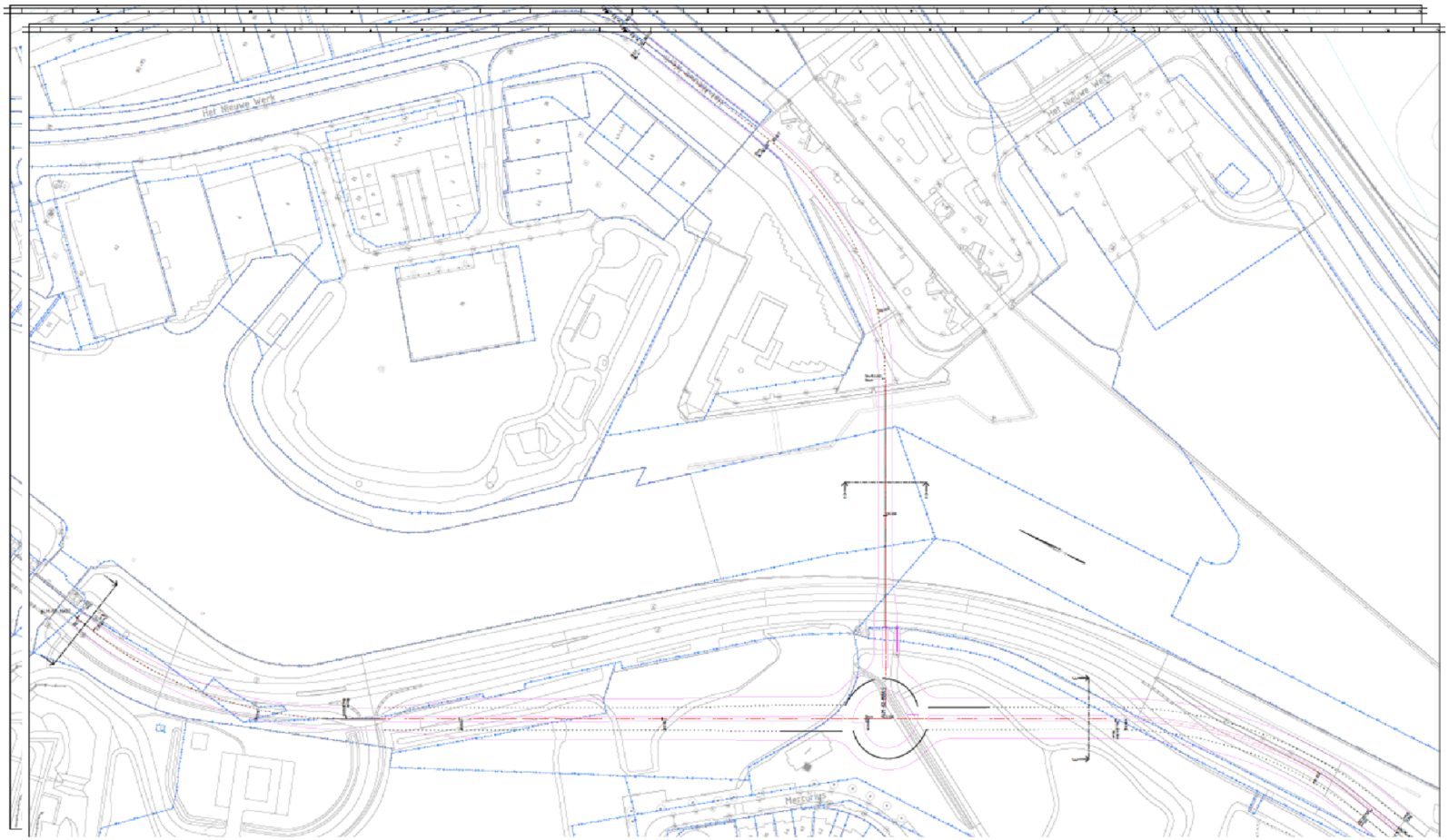

Ongelijkvloerse kruising in relatie tot de beperkingen
Waddenzee
Noordzee-kustzone
Beschermd Stadsgezicht
Marineterrein
Plofzone
A
B
C
Duinen Den Helder-Callantsoog

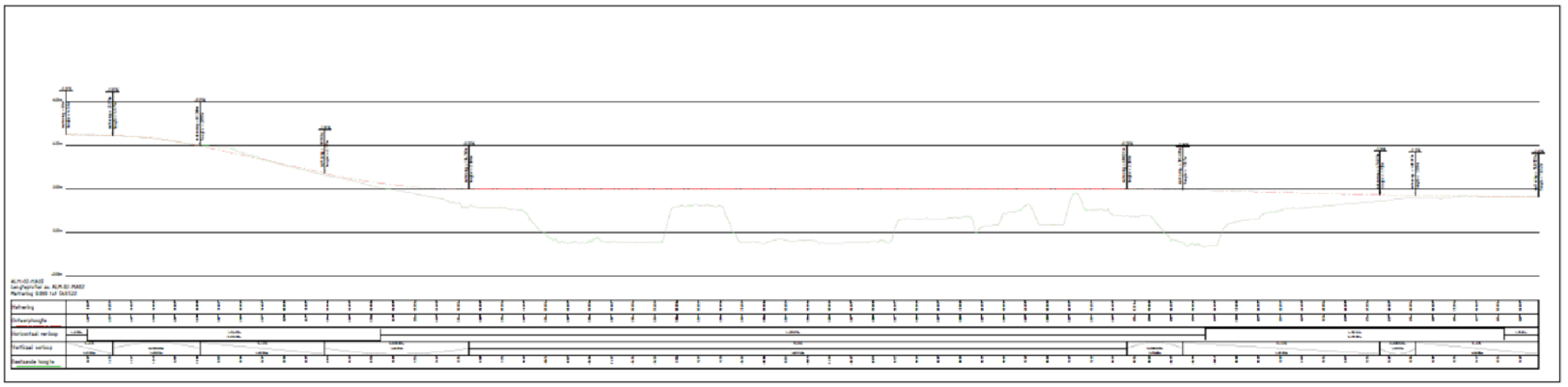

Haenweg
Binnenhaven
Binnenhaven
Binnenhaven
Ruyghweg

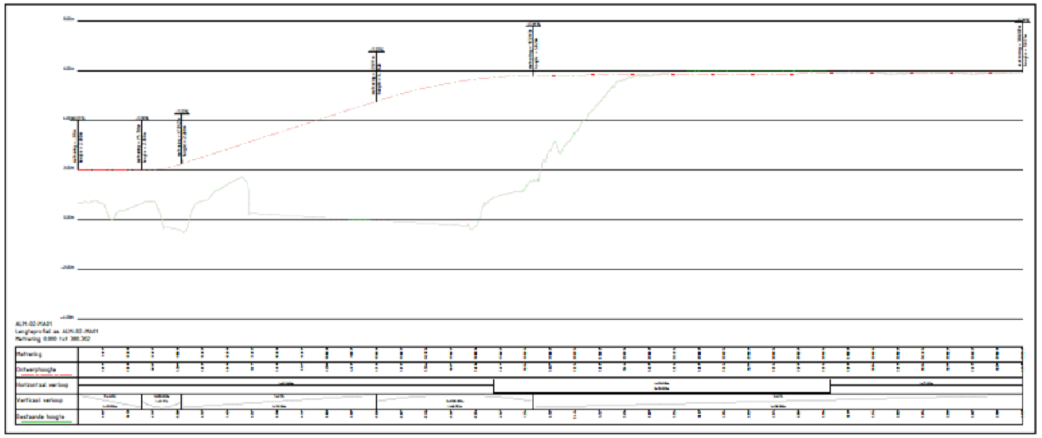


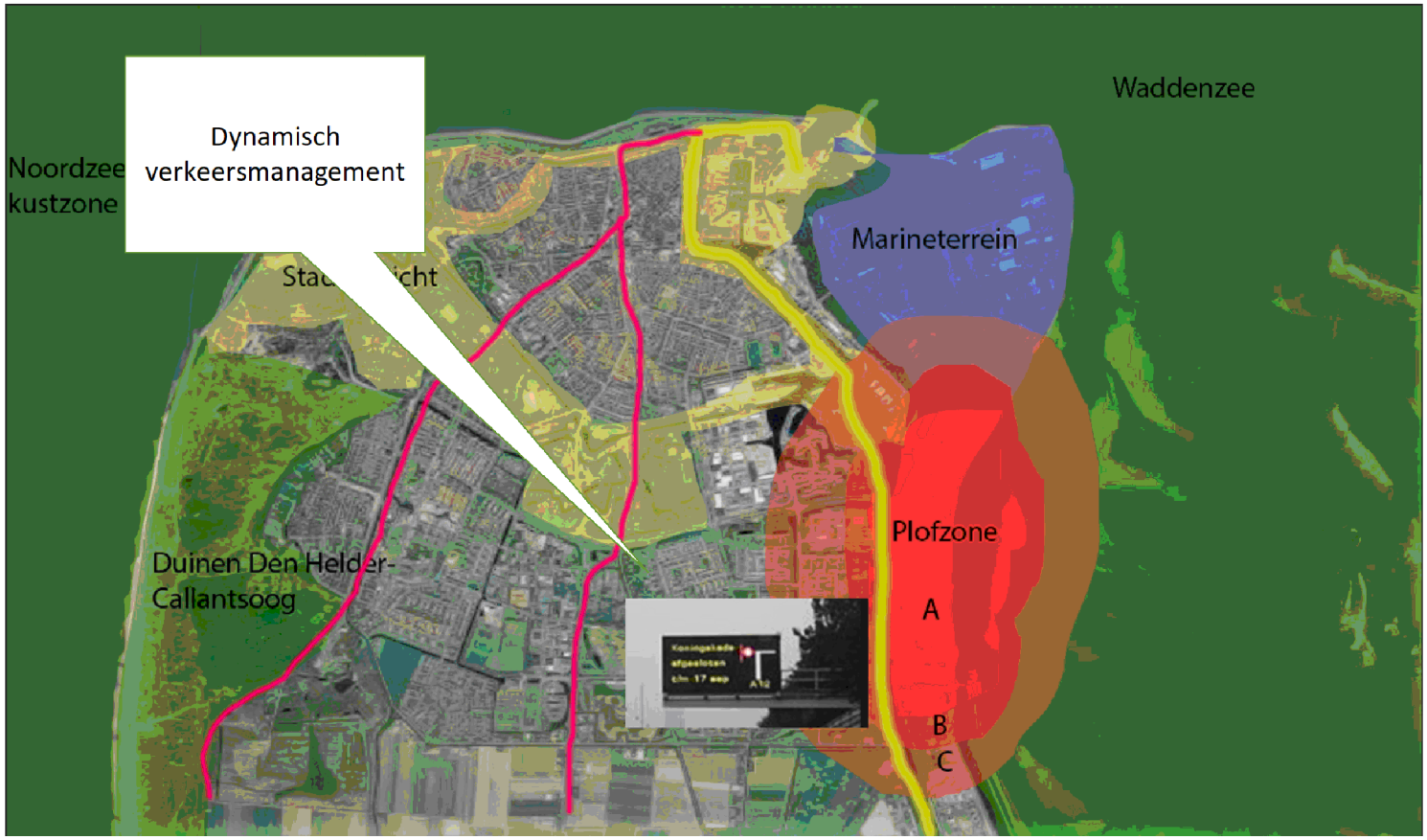

Principeprofiel 1: N250 (50 km/u)
Schaal 1:100
Principeprofiel 2: N250 (50 km/u)
Schaal 1:100
Principeprofiel 3: N250 (50 km/u)
Schaal 1:100

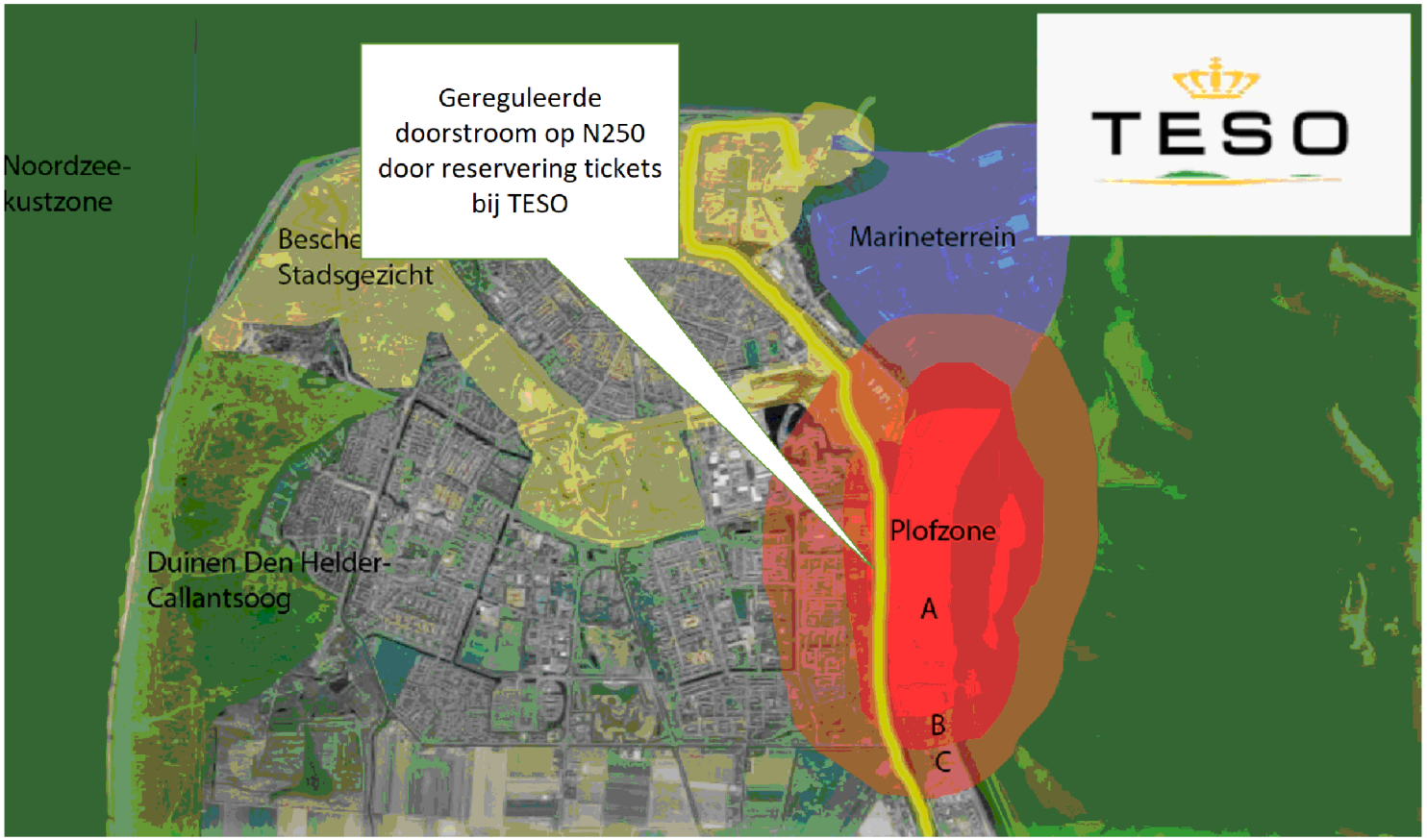

Nieuwe Ravelijnbrug
Waddenzee
Noordzee-
kustzone
Beschermd
Stadsgezicht
Marineterrein
Plofzone
A
B
C
Duinen Den Helder-
Callantsoog

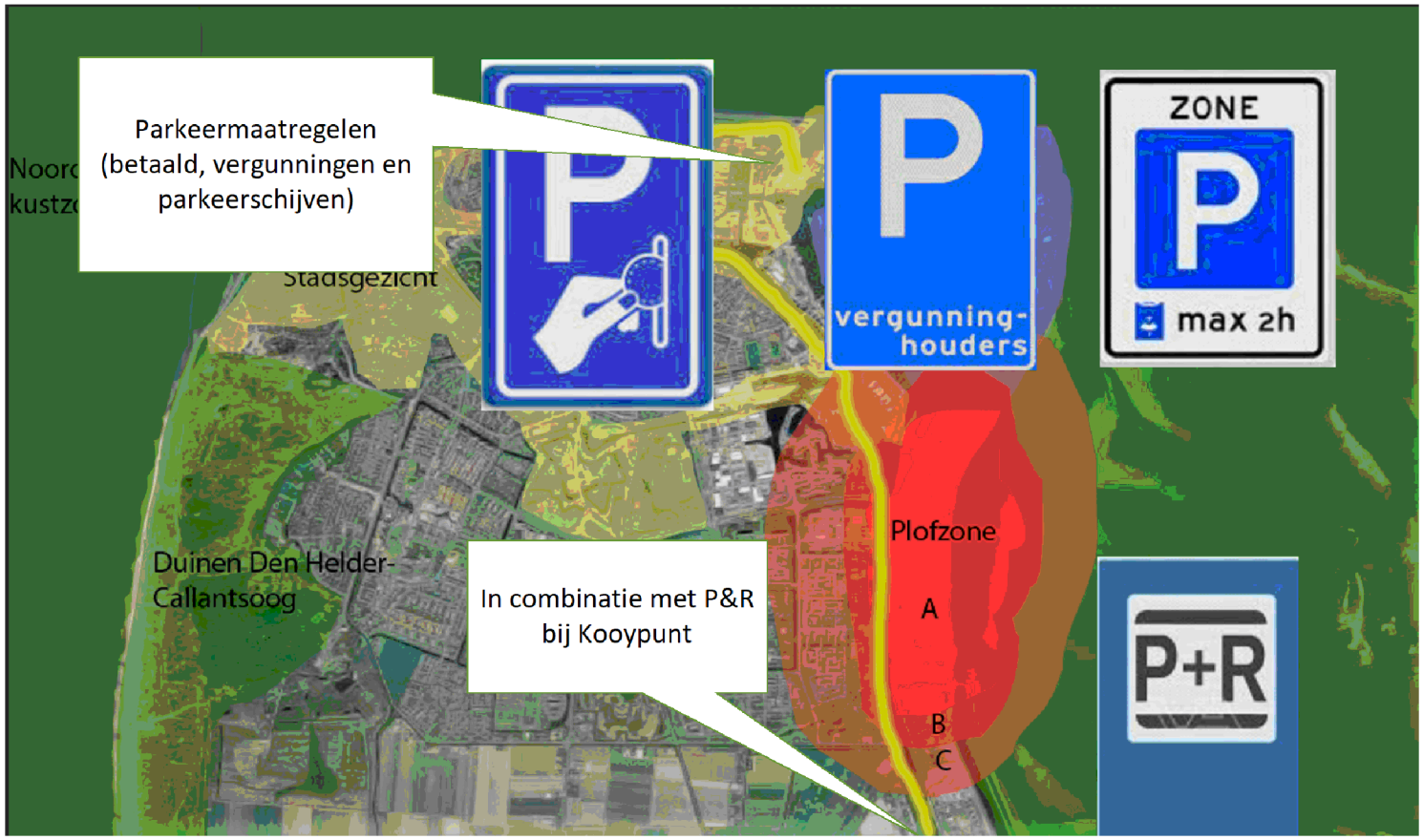

Het Nieuwe Werk
Het Nieuwe Werk
Meeuwe






Dynamisch verkeersmanagement
Noordzee kustzone
Waddenzee
Marineterrein
Plofzone
A
B
C
Duinen Den Helder-Callantsoog


Noordzee-
kustzone
Besche
Stadsgezicht
Gereguleerde
doorstroom op N250
door reservering tickets
bij TESO
Marineterrein
TESO
Plofzone
A
B
C
Duinen Den Helder-
Callantsoog


Parkeermaatregelen
(betaald, vergunningen en
parkeerschijven)
vergunning-
houders
ZONE
max 2h
Stadsgezicht
Duinen Den Helder-
Callantsoog
In combinatie met P&R
bij Kooypunt
Plofzone
A
B
C
P+R

Conclusie

- Zeer beperkte mogelijkheden in Den Helder;
- Infrastructurele oplossingen zijn ingrijpend;
- Afweging of dergelijke oplossingen te verantwoorden zijn voor de problematiek;
- Alternatieve oplossingen, als een ticketreserveringssysteem of dynamisch verkeersmanagement en/of parkeermaatregelen gemakkelijk te implementeren en maken de problemen beheersbaar en te reguleren.

Hoe nu verder?

- Nader onderzoek op twee ingrijpende varianten:
  - Nieuwe Ravelijnbrug
  - Ongelijkvloerse kruising
- Overleg met TESO over ticketreserveringssysteem;
- Nader implementatieonderzoek naar dynamisch verkeersmanagement in Den Helder;
- Onderzoek naar parkeermaatregelen in Den Helder.

To: 5.1.2e [5.1.2e @outlook.com]; 5.1.2e .2e (WNN)[5.1.2e @rws.nl]; 5.1.2e , 5.1.2e 5.1.2e 5.1.2e @noord-holland.nl]; 5.1.2e 5.1.2e [5.1.2e @texel.nl]; 5.1.2e @denhelder.nl[5.1.2e @denhelder.nl]; 5.1.2e [5.1.2e @hollandskroon.nl]; 5.1.2e [5.1.2e @schagen.nl]; 5.1.2e 5.1.2e [5.1.2e @denhelder.nl]
Cc: 5.1.2e [5.1.2e @sweco.nl]
From: 5.1.2e 5.1.2e
Sent: Tue 1/8/2019 5:02:05 PM
Subject: DO kruising N250 Havenweg en kostenraming
Received: Tue 1/8/2019 5:02:13 PM
363695402D.PDF
363695401D.PDF
SKM100532119010817490.pdf

Beste mensen,

Bij deze ook nog de resultaten van het DO kruising N250 Havenweg (met en zonder K&L) en de kostenraming toegestuurd.

Ook bij deze kruising hebben we nog niet alle gegevens.
We wachten vooral nog op de intensiteitgegevens voor het opzetten van het VRI-ontwerp / regeling.

In de raming zijn de kosten voor de VRI wel opgenomen; reële aanname.
met vriendelijke groet,

5.1.2e 5.1.2e
5.1.2e en infrastructuur
Alkmaar / De Bilt
T 5.1.2e
M 5.1.2e
5.1.2e @sweco.nl

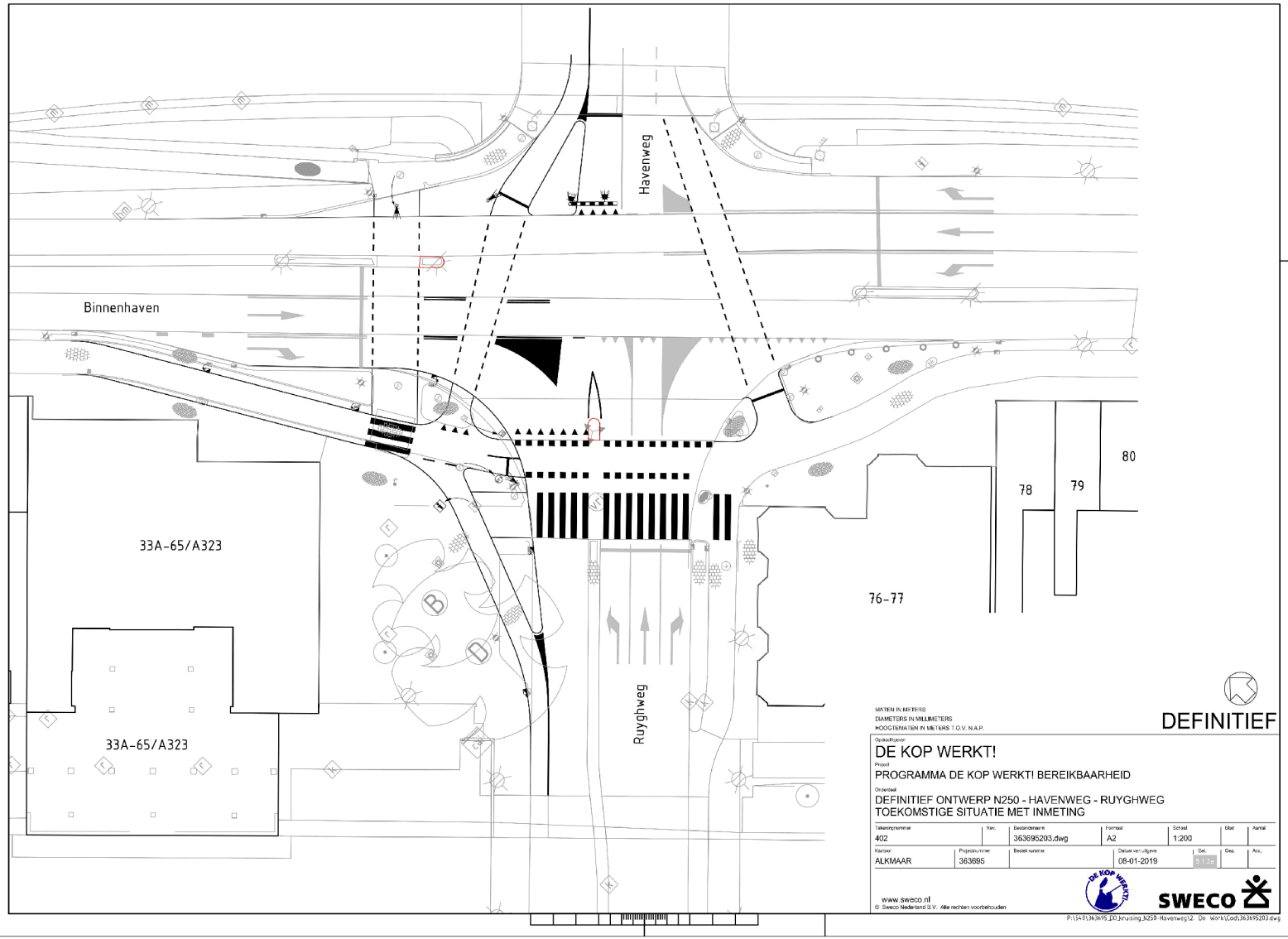
Sweco Nederland B.V.
Robijnstraat 11
1812 RB Alkmaar
T 5.1.2e
Handelsregister 30129769
www.sweco.nl

Volg ons op LinkedIn. Hier delen wij onze kennis, vertellen je wat ons drijft en waar we in geloven.

op woensdag afwezig

Van: 5.1.2e e < 5.1.2e @outlook.com>
Verzonden: maandag 7 januari 2019 10:41
Aan: 5.1.2e .2e (WNN) < 5.1.2e @rws.nl>; 5.1.2e , 5.1.2e (5.1.2e) < 5.1.2e @noord-holland.nl>; 5.1.2e 5.1.2e < 5.1.2e @texel.nl>; 5.1.2e @denhelder.nl; 5.1.2e < 5.1.2e @hollandskroon.nl>; 5.1.2e < 5.1.2e @schagen.nl>
CC: 5.1.2e @denhelder.nl; 5.1.2e 5.1.2e < 5.1.2e @sweco.nl>
Onderwerp: De Kop Werkt! bereikbaarheid werkteam

Besten, op de agenda de tekst voor de website.
5.1.2e



MATEN IN METERS
DIAMETERS IN MILLIMETERS
HOOGTEMATEN IN METERS T.O.V. N.A.P.

DEFINITIEF

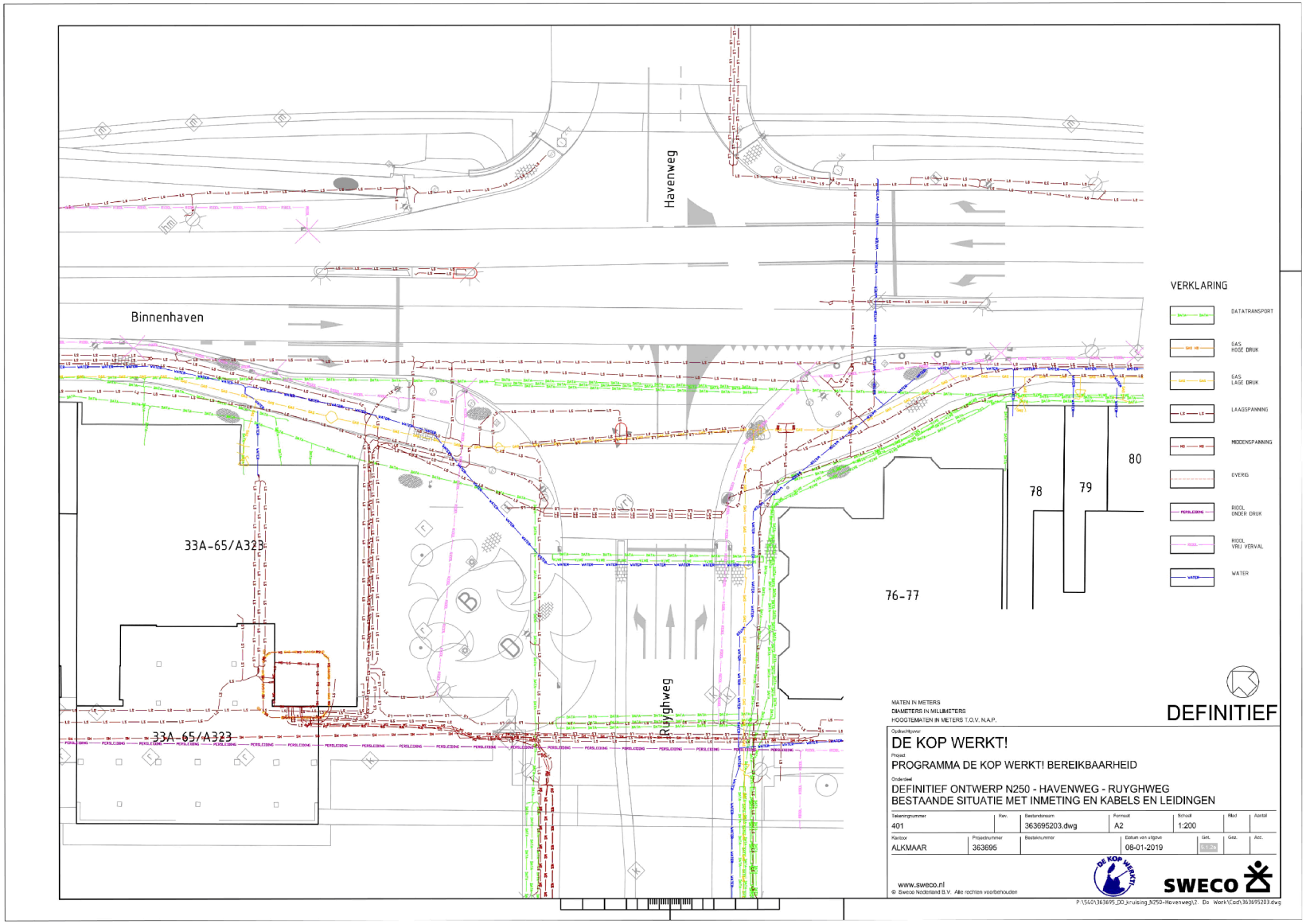
Opdrachtgever
DE KOP WERKT!
Project
PROGRAMMA DE KOP WERKT! BEREIKBAARHEID
Onderdeel
DEFINITIEF ONTWERP N250 - HAVENWEG - RUYGHWEG
TOEKOMSTIGE SITUATIE MET INMETING

Tekeningnummer	Rev.	Bestandsnaam	Formaat	Schaal	Blad	Aantal
402		363695203.dwg	A2	1:200		
Kantoor	Projectnummer	Bestelnummer	Datum van uitgave	Get.	Gez.	Acc.
ALKMAAR	363695		08-01-2019			

www.sweco.nl
© Sweco Nederland B.V. Alle rechten voorbehouden

SWECO

P:\341\363695_00_kruising_N250-Havenweg\2. De Work\Cad\363695203.dwg


Havenweg
Binnenhaven
Ruyghweg
33A-65/A323
33A-65/A323
76-77
78
79
80
VERKLARING
DATATRANSPORT
GAS HOGE DRUK
GAS LAGE DRUK
LAAGSPANNING
MIDDENSPANNING
OVERIG
RIOOL ONDER DRUK
RIOOL VRIJ VERVAL
WATER
MATEN IN METERS
DIAMETERS IN MILLIMETERS
HOOGTEMATEN IN METERS T.O.V. N.A.P.
DEFINITIEF
Opdrachtgever
DE KOP WERKT!
Project
PROGRAMMA DE KOP WERKT! BEREIKBAARHEID
Onderdeel
DEFINITIEF ONTWERP N250 - HAVENWEG - RUYGHWEG
BESTAANDE SITUATIE MET INMETING EN KABELS EN LEIDINGEN
Tekeningnummer 401
Rev.
Bestandsnaam 363695203.dwg
Formaat A2
Schaal 1:200
Kantoor ALKMAAR
Projectnummer 363695
Bestelnummer
Datum van uitgave 08-01-2019
www.sweco.nl
© Sweco Nederland B.V. Alle rechten voorbehouden
SWECO

De Kop Werkt!

KOSTENRAMING

Kruising N250 - Havenweg - Ruyghweg

PROJECTNR.: 363695

Status:	Definitief
Datum:	8 januari 2019
Samensteller:	5.1.2e
Voor akkoord projectleider:	5.1.2e

5.1.2e

SWECO

copyright Sweco Nederland B.V.

Opdrachtgever:	De Kop Werkt!	Datum:	8 januari 2019
Project	Kruising N250 - Havenweg - Ruyghweg	Status:	Definitief
Onderdeel	**Uitgangspunten**		

1. Prijspeil

- Prijspeil 01-10-2018
- Nauwkeurigheid kredietraming + of - 10%.

2. Uitgangspunten raming

2.1 **Algemene uitgangspunten**

- Definitief ontwerp Kruispunt N250 - Havenweg - Ruyghweg, d.d. 8 januari 2019.
- Geen kosten opgenomen voor aanpassen software van verkeersregelinstallatie.
-

Opdrachtgever	De Kop Werkt!	Datum:	8-jan-19
Project	Kruising N250 - Havenweg - Ruyghweg	Status:	Definitief
Onderdeel	KOSTENRAMING	Prijspeil:	oktober 2018

post			omschrijving			eenheid	hoeveelheid	prijs	totaal	totaal
VOORBEREIDENDE WERKZAAMHEDEN										€ 4.200
Uitzetwerk										
			Uitzetten werk			EUR	750	€ 1,00	€ 750	
Verkeersmaatregelen										
			Maken tekeningen verkeersmaatregelen			EUR	500	€ 1,00	€ 500	
			Toepassen verkeersmaatregelen			EUR	2.500	€ 1,00	€ 2.500	
Maatregelen tbv nutsvoorzieningen										
			Graven proefsleuf			m	5	€ 40,00	€ 200	
			Treffen maatregelen kabels en leidingen			EUR	250	€ 1,00	€ 250	
OPRUIMWERKZAAMHEDEN										€ 8.333
Algemeen										
			Schonen terrein			EUR	500	€ 1,00	€ 500	
Verhardingen										
			Opnemen en afvoeren betonstraatstenen parkeerplaats			m2	20	€ 2,50	€ 50	
			Opnemen en afvoeren betontegels fietspad, kleur grijs			m2	145	€ 3,50	€ 508	
			Opnemen en gedeeltelijk hergebruiken betontegels voetpad, afmeting 300x300 mm, grijs			m2	35	€ 3,00	€ 105	
			Zagen asfaltverharding			m	75	€ 15,00	€ 1.125	
			Opnemen en afvoeren van asfaltconstructie (teerhoudend)			m2	50	€ 32,50	€ 1.625	
			Opnemen en afvoeren trottoirbanden, incl. goottegel			m	5	€ 4,00	€ 20	
			Opnemen en afvoeren trottoirbanden			m	95	€ 3,00	€ 285	
			Opnemen en afvoeren trottoirbanden (RWS)			m	10	€ 3,00	€ 30	
			Opnemen en afvoeren opsluitbanden			m	8	€ 2,50	€ 20	
			Opnemen en terzijde zetten van inritbanden			m	4	€ 10,00	€ 40	
Riolering										
			Opnemen en terzijde zetten kolken			st	5	€ 35,00	€ 175	
			Opnemen van kolkafvoerleiding			m	10	€ 10,00	€ 100	
Diversen										
			Verwijderen van markeringen			EUR	2.500	€ 1,00	€ 2.500	
			Opnemen en afvoeren uithouder VRI			st	1	€ 750,00	€ 750	
			Opnemen van straatmeubilair, bebording en dergelijke			EUR	500	€ 1,00	€ 500	
GRONDWERK										€ 1.100
Grond verwerken										
			Zand verwerken in cunet, laagdikte gemiddeld 0,10 m			m3	30	€ 20,00	€ 600	
			Profileren en verdichten zandbed			m2	300	€ 1,50	€ 450	
			Grond verwerken in berm, laagdikte 0,30 m			m2	5	€ 10,00	€ 50	
LEIDINGWERK										€ 765
Riolering										
			Aanbrengen van eerder opgenomen kolk beton/gietijzer			st	5	€ 65,00	€ 325	
			Aanbrengen PVC-buis diam. 125mm, incl. grondwerk			m	15	€ 20,00	€ 300	
			Aanbrengen PVC-hulpstukken diam 125 mm			st	20	€ 7,00	€ 140	
VERHARDINGEN										€ 14.556
Elementenverharding										
			Kantopsluiting							
			Aanbrengen en leveren opsluitbanden			m	7	€ 13,00	€ 91	
			Aanbrengen en opleveren trottoirbanden, afmeting 180/200*250			m	190	€ 35,00	€ 6.650	
			Aanbrengenen leveren van goottegel langs trottoirband			m	25	€ 10,00	€ 250	
			Aanbrengen van eerder opgenomen inritbanden			m	4	€ 25,00	€ 100	
			Aanbrengen en leveren van inritbanden			m	4	€ 110,00	€ 440	
			Bestrating							
			Aanbrengen betonstraatstenen op middengeleider			m2	80	€ 35,00	€ 2.800	
			Aanbrengen van eerder opgenomen betontegels voetpad, afmeting 300x300 mm, grijs			m2	20	€ 10,00	€ 200	
			Aanbrengen en leveren betontegels fietspad, afmeting 300x300 mm, grijs			m2	155	€ 25,00	€ 3.875	
			Herstraten van betontegels			m2	10	€ 15,00	€ 150	
VRI										€ 65.000
Verkeersregelinstallatie										
			Aanpassen van detectielussen			EUR	5.000	€ 1,00	€ 5.000	
			Aanbrengen uithouder voor autoverkeer			st	1	€ 25.000,00	€ 25.000	
			Aanbrengen paal voor langzaamverkeer			st	1	€ 25.000,00	€ 25.000	
			Verplaatsen paal voor langzaamverkeer			st	1	€ 10.000,00	€ 10.000	
DIVERSEN										€ 5.970
Diversen										
			Verplaatsen van informatiebord, inclusief aanpassen stroomaansluiting			st	1	€ 500,00	€ 500	
			Terugplaatsen van straatmeubilair, bebording en dergelijke			EUR	1.000	€ 1,00	€ 1.000	
Markeringen										
			Aanbrengen van figuratie van thermoplast			m2	70	€ 55,00	€ 3.850	
			Aanbrengen van onderbroken streep van thermoplast			m	140	€ 3,00	€ 420	
			Aanbrengen van ononderbroken streep van thermoplast			m	30	€ 4,00	€ 120	
			Aanbrengen van stopstreep van thermoplast			m	8	€ 10,00	€ 80	

Opdrachtgever	De Kop Werkt!	Datum:	8-jan-19
Project	Kruising N250 - Havenweg - Ruyghweg	Status:	Definitief
Onderdeel	KOSTENRAMING	Prijspeil:	oktober 2018

post			omschrijving			eenheid	hoeveelheid	prijs	totaal	totaal
WERKEN VAN ALGEMENE AARD										**€ 2.820**
Verrekenbare uren										
			Uren werknemers							
			Uren grondwerker			uur	4	€ 48,00	€ 192	
			Uren koppel stratenmakers			uur	8	€ 85,00	€ 680	
			Uren materieel							
			Uren hydraulische graafmachnie			uur	4	€ 85,00	€ 340	
			Uren wiellader			uur	4	€ 72,00	€ 288	
			Uren vrachtauto			uur	4	€ 80,00	€ 320	
			Diverse werkzaamheden							
			Inmeten en verwerken revisie			EUR	1.000	€ 1,00	€ 1.000	
EENMALIGE KOSTEN										**€ -**
			Aan- en afvoer materieel						€ -	
			Treffen van verkeersmaatregelen						€ -	
			Uitzetwerk						€ -	
			Revisie						€ -	
			V & G-plan						€ -	
			Maatregelen t.b.v. ontgraven volgens basisklasse						€ -	
			Keten aannemer						€ -	
			Inrichten werkterrein						€ -	
			Opruimen werkterrein						€ -	
			Totaal directe kosten							€ 102.744

Opdrachtgever	De Kop Werkt!			Datum:	8-jan-19
Project	Kruising N250 - Havenweg - Ruyghweg			Status:	Definitief
Onderdeel	KOSTENRAMING			Prijspeil:	oktober 2018

post			omschrijving			eenheid	hoeveel heid	prijs	totaal	totaal
			Eenmalige kosten	pct	4,00%	€ 102.744				€ 4.110
			Uitvoeringskosten (6%)	pct	7,00%	€ 102.744				€ 7.192
			Eenmalige, bouwplaats en uitvoeringskosten	pct		€ 102.744				€ -
						subtotaal (1) indirecte kosten				€ 11.302
						subtotaal incl. directe kosten				**€ 114.045**
			AK	pct	8,00%	€ 114.045				€ 9.124
			WR	pct	5,00%	€ 123.169				€ 6.158
			CAR-verzekering	pct	0,40%	€ 129.327				€ 517
			Bijdragen (o.a. RAW/FCO)	pct	0,30%	€ 129.845				€ 390
						subtotaal (2) indirecte kosten				€ 16.189
			Totaal Indirecte kosten			**26,8%**				€ 27.491
	POSTEN									€ -
			Aanneemsom							€ 130.234
			Engineering, Administratie en Toezicht	pct	18,00%	€ 130.234				€ 23.442
			Bijkomende kosten, o.a. vergunningen, leges e.d.	pct	1,00%	€ 130.234				€ 1.302
			Nader te detailleren	pct	5,00%	€ 130.234				€ 6.512
			Diverse / object onvoorzien	pct	10,00%	€ 161.490				€ 16.149
			Totaal VTA, bijkomende kosten, nadere detaillering en object onvoorzien							€ 47.405
			Totale investeringskosten							€ 177.639

Aan: Bestuurlijk Trio De Kop Werkt! bereikbaarheid

Van: Stuurgroep De Kop Werkt!

Betreft: N250 lange termijn

dd 21-11-2018

bijlage: manifest

De Stuurgroep De Kop werkt! heeft om advies gevraagd aan het Bestuurlijk Trio De Kop Werkt! Bereikbaarheid inzake lange termijn maatregelen N250.

Redeneerlijn N250 lange termijn

Betere doorstroming N250

De N250 is de belangrijkste ontsluitingsweg van Den Helder, en loopt tussen De Kooypunt (aansluiting N9/N99) en de aanlegsteiger van TESO. De weg ligt aan de oostzijde van het centrum en vormt op verschillende plekken de scheiding tussen woongebieden (westelijk van de weg) en havenactiviteiten (oostelijk van de weg). De weg ontsluit daarmee een groot aantal economische kerngebieden in Den Helder. Daarnaast is het de toegangsweg voor verkeer van en naar Texel.

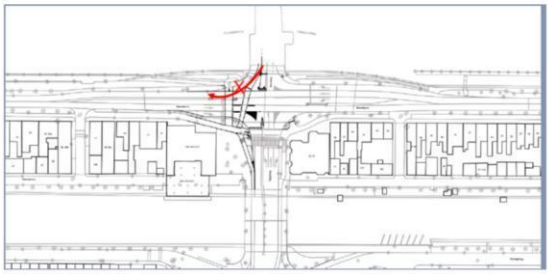
Uitgevoerde onderzoek in het kader van de Kop Werkt!

In het kader van De Kop Werkt! is een aantal onderzoeken uitgevoerd om meer kennis te krijgen van de problematiek, welke oplossingen op korte en eventueel middellange termijn mogelijk zijn en wat de (economische) waarde is van de N250. Hiertoe zijn de volgen de onderzoeken uitgevoerd:

a) meten is weten,
In de laatste week van de zomervakantie 2017 en de daaropvolgende week zijn verkeersmetingen verricht om in beeld te brengen waar en wanneer er problemen in de doorstroming op de N250 ontstaan. Uit dit onderzoek blijkt dat de vertraging op de N250 erg voorspelbaar is en op betrekkelijk weinig momenten plaats vindt, maar op deze momenten ook groot is in verhouding tot de normale reistijd. De grootste vertraging vindt plaats op de vrijdagmiddag.

b) Verkeerslichten N250,
Na het kruispunt bij Kooypunt waar de N9 en de N99 samen komen begint de N250 die door loopt tot de Teso-haven. Dit traject kent drie geregelde kruispunten waarvan twee VRI's in beheer zijn bij de provincie en één bij de gemeente (Havenweg/N250).
Alle VRI's zijn komend jaar toe aan vervanging. Dat biedt de kans de VRI's te vervangen door IVRI's en het toepassen van dynamisch verkeersmanagement (Smart Traffic). Uit onderzoek blijkt dat dit kan leiden tot een grote verbetering van de verkeersafwikkeling op de route waardoor naast de doorstroming ook de leefbaarheid / luchtkwaliteit verbetert.

c) Kruising N250/Havenweg
De kruising N250/Havenweg (Van Kinsbergenbrug) is de grootste bottelnek van en naar de Teso haven, maar ook van en naar de haven/marine terrein. De kruising kan simpel vereenvoudigd worden door de linksafbeweging vanuit de haven te verbieden en de kruising en de verkeerslichtenregeling hierop in te richten.



rechtsafverbod vanaf de Van Kinsbergenbrug

d) Aansluiting N99/N9/N250
Op deze aansluiting aan de zuidkant van Den Helder bij Kooypunt komen N99 en de N9 samen bij de N250. Een relatief eenvoudige en effectieve maatregel bestaat uit de aanleg van een extra linksafstrook richting de N250 en de verlichtenregeling hierop aan te passen.

linksafslaand verkeer van de N99 naar de N250/Den Helder

e) Economisch waarden onderzoek
Met dit onderzoek is beoogd het (economisch) belang van de N250 en ondervonden schade/hinder door een slechte doorstroming in beeld te brengen. Bedrijven uit de toeristische sector, binnenstad van Den Helder, de haven, Marine, vliegveld en bedrijventerreinen zijn hiervoor geïnterviewd. Uit deze gesprekken komt als rode draad naar voren dat de N250 van groot belang is voor de alle bedrijven en oponthoud op de N250 vooral voor de bedrijven in de Haven tot problemen leidt. De resultaten uit het "meten is weten" onderzoek worden herkend en hier wordt door de bedrijven in de haven op geanticipeerd waar dat mogelijk is. De N250 blijft ondanks de voorspelbare file een kwetsbare weg omdat er snel file kan ontstaan door bv een lossende vrachtwagen op het moment dat de boot van Texel leeg stroomt. Dit levert de meeste problemen op voor het "just in time" laden en lossen van de offshore suppliers.

Bijeenkomst met ondernemers centrum Den Helder, Haven den Helder en Texel

Als onderdeel van het economisch waarde onderzoek zijn de resultaten van de onderzoeken uit de eerste helft van 2018 gepresenteerd op 4 juli 2018 aan ondernemers uit de Binnenstad en de Haven van Den Helder en uit Texel. Tijdens de bijeenkomst werden de uitkomsten van de onderzoeken onderschreven en konden ze instemmen met de korte en middellange termijn maatregelen. Echter de ondernemers misten een lange termijn perspectief voor een structurele oplossing. Om aandacht te vragen voor een structurele oplossing hebben de ondernemers een manifest opgesteld en dit aangeboden aan Provinciale Staten van Noord Holland op 17 september 2018. In de manifest staat onder andere; *"Wij doen middels dit manifest een dringend oproep aan de provincie Noord-Holland om, in samenspraak met de gemeenten die verenigd zijn binnen de Kop Werkt!, prioriteit te stellen bij een verkenning van oplossingen, waarbij onder andere een tunnelbak met viaduct op de kruising Ruijghweg/van Kinsbergenbrug/Binnenhaven.".*

Onderzoeken en ideeën uit het verleden

Sinds 1998 wordt onderzoek gedaan naar de verbetering van de verkeersdoorstroming van de N250 De onderzoeken die in de loop der tijd zijn uitgevoerd zijn:

1998 Integrale Aanpak Bereikbaarheid N250, Haskoning
Analyse van de verkeersafwikkeling in Den Helder (N250) in opdracht van PNH. Niet in uitvoering gebracht.
2000 N250, Onderzoek naar mogelijkheden voor kruispuntvormen, Haskoning
Onderzoek naar kruispuntvormen.
2006 Haalbaarheidsstudie Ontsluitingsroute TESO over Het Nieuwe Diep, Grontmij
Op initiatief van Den Helder is onderzoek gedaan naar ontsluitingsroute naar de TESO via Het Nieuwe Diep.
2007/ QuickScan Kop van Noord-Holland-Oost in opdracht van PNH (In samenhang met het wieringerrandmeer).

2008 Voorkeursvariant kost €182,- miljoen. Niet in uitvoering gebracht.
2008 Gaan voor Goud, Bestuur & Management Consultants
Een strategisch beleidsdocument over de toekomst van de haven. Op verzoek van Den Helder onderzoek naar het verschillende opties voor verplaatsen van de haven.
2009 Havenvarianten: Noordervariant versus Noordoostvariant, Buck
Onderzoek naar het verplaatsen van de haven.
2010 Verkeersonderzoek N250 Den Helder, DHV
Onderzoek op grond van de avondspits naar de N250. Uitkomst: twee overbelaste kruispunten.
2009/ Onderzoek door RWS naar de N9.
2011 N.a.v. hiervan omlegging bij Schoorldam en de Stolpen.
2011 Uitwerking routevariant Haven Den Helder, Grontmij
Onderzoek naar de verplaatsing van de veerhaven. Voordeel is dat het veerhavenverkeer uit de stad is, nadeel is de enorme kosten die hieraan verbonden zijn i.v.m. de plofzones van de Marine, de NAM etc.
2011 Visie gemeente Den Helder met daarin:
- **verplaatsen veerhaven TESO**
- Corridor A7 – N99
- N9: 100km zones en knelpunten oplossen
- N250: reguliere capaciteit geen probleem, 30 à 40 dagen druk per jaar, 10 dagen per jaar problematisch.

Ideeën zonder nader onderzoek

- Aanpassing kruising Hoofdgracht – Kanaalweg,
- Reservering voor het gebruik van de boot naar Texel,
- Opvangpunt voor voertuigen nabij Kooypunt,
- Parkeervoorziening nabij de Teso.

In perspectief van vandaag

De meeste onderzoeken zijn verouderd maar kunnen op onderdelen zeker bruikbaar zijn als zij passen in de toekomstige ontwikkelingen van haven marine en stad. Het is mogelijk dat de redenering om niet verder te gaan met een bepaald onderzoek niet meer valide is. Met de kennis van nu kan een onderzoek een andere uitkomst hebben. Om meer idee te krijgen van de haalbaarheid van een oplossing kan gebruikmakend van de al gedane onderzoeken enkele van de onderzoeken (of onderdelen daarvan) in het perspectief van vandaag geplaatst worden.

Voorstel

- Zo snel mogelijk uitvoeren van de korte termijn oplossingen
  - eenvoudige aanpassing van de kruising met de Havenweg,
  - eenvoudige aanpassing van de kruising met de N9-N99 bij Kooypunt,
  - invoeren van IVRI's en implementatieplan met simulatie van smart traffic uitvoeren.
- Onderzoek naar extra korte termijn maatregelen
  - Eventuele aanpassing kruising met de Hoofdgracht – Kanaalweg,
  - Voetgangersoversteek N250 bij Willemsoord.
- Lange termijn
  - Alle onderzoeken uit de loop der jaren actualiseren en in het perspectief van nu zetten, na besluitvorming eventuele haalbare onderzoeken verder beschouwen.
  - Parkeergelegenheid nabij Kooypunt of nabij de veerboot voor Teso verkeer dat niet met de auto gaat. (in relatie met parkeerregime in den Helder)

Samenwerkingsagenda 2018-2023 tussen de gemeente Den Helder en de provincie Noord-Holland

Provincie Noord-Holland

3 december 2018

1. Aanleiding en uitgangspunten voor de samenwerking

Inleiding
De gemeente Den Helder heeft als Noord-Hollandse havenstad, grenzend aan Werelderfgoed Waddenzee en als poort naar Texel, te maken met actuele omvangrijke opgaven die niet alleen belangrijk zijn voor de gemeente zélf, maar ook van regionaal en (op onderdelen zoals energietransitie, Defensie en Waddenzee) van (inter)nationaal belang zijn. De oplossingen liggen niet binnen het bereik van de gemeente alleen, hiervoor is samenwerking met de provincie en ook andere overheden meer dan noodzakelijk. De gemeente Den Helder en de provincie Noord-Holland hebben daarom op 25 september 2018 de intentie uitgesproken om de bestaande samenwerking te verstevigen en een samenwerkingsagenda op te stellen. Daarbij is vastgesteld dat de opgaven zoals genoemd in het advies van Deetmans-Mans (Krimp of Niet, 2010) nog steeds actueel zijn, maar tegelijkertijd dat de nieuwe ontwikkelingen het nodig maken om de scope te verleggen.

Sinds 2008 wordt door de provincie Noord-Holland en de gemeente Den Helder op onderdelen – meer en minder intensief- samengewerkt aan de gewenste ontwikkelingen van de stad en haven Den Helder. Reden hiervoor waren de stedelijke vernieuwingsopgave en met name de aanbevelingen van de commissie Deetman-Mans die het benutten van de haven als economische motor, als dé oplossing voor de krimp in Den Helder en haar regio noemde. Nadien deed de Taskforce Civiel-militaire samenwerking Den Helder nadere voorstellen voor het beter benutten van het beschikbare havenareaal, de aanwezige kennis en arbeidsmarkt & onderwijsinfrastructuur en een betere havenorganisatie.
De adviezen en afspraken naar aanleiding van de commissie Deetman-Mans en Taskforce zijn tot stand gekomen in een periode van een krimpende Marine.

Centrale opgaven uit advies Deetmans-Mans (2010) (nog steeds actueel)

a) Kies voor het realiseren van de economische potenties van de haven van Den Helder, het kiezen geldt voor alle betrokken publieke partijen: rijk, provincie, gemeente en buurgemeenten. Stroomlijn het beleid en voeg de daad bij het woord.
b) Maak de herstructurering en de uitbouw van de haven tot absoluut speerpunt van beleid.
c) Zet in op de verdere ontwikkeling van kennisconcentratie rondom het maritieme cluster en bouw de innovatiekracht rondom de off shore verder uit.
d) Zet de voorgenomen plannen voor de herstructurering van het centrum en de aansluiting met het havengebied door en geef ruimte voor de ontwikkeling van enkele excellente woonmilieus om het beeld van Den Helder als aantrekkelijk woonstad te doen ontstaan
e) Zet als gemeente in op intensieve samenwerking met alle betrokken organisaties ter versterking van het voorzieningenniveau.

Thans staat Den Helder voor nieuwe opgaven:

- De Defensienota 2018 en de te verwachten uitbreiding en vervanging van de vloot maken het noodzakelijk om de civiel-militaire samenwerking tegen het licht te houden en te herijken en de bestuurlijke inbedding en de governance van de afspraken goed te organiseren.
- Daarnaast ligt er een rijksopgave voor energie- en klimaatdoelstellingen waarbij opgaven en vraagstukken liggen met betrekking tot o.a. de aanwijzing van nieuwe windparken, aanlanding Wind op Zee, kansen en mogelijkheden voor initiatieven voor waterstof-systeemintegratie, hub-functie voor CO2-opslag, geschiktheid van de

haven en haar bedrijfsleven voor de ontvangst/logistieke dienstverlening van de energie van zee. Den Helder wil een rol spelen bij deze rijksopgaven.

Beide ontwikkelingen brengen kansen met zich mee, maar tegelijkertijd ligt er een aantal grote uitdagingen: vergrijzing, wegtrekkende jongeren, een mismatch tussen huidig woningbestand en de vraag, beperkte bereikbaarheid, verzilting, bodemdaling, beperkte ruimte in de haven en heel veel openstaande (technische) vacatures.

De kansen, de energie en de samenwerking op onderdelen zijn er, maar hoe krijgen we de kansen en uitdagingen samen in balans?

De oplossing is niet eenduidig, maar de strategie wel: Om in de komende periode de verbindingen tussen deze opgaven optimaal tot stand te brengen is krachtenbundeling en intensieve samenwerking tussen alle betrokken overheden, onderwijs en onderzoeksinstellingen en bedrijfsleven onontbeerlijk om de randvoorwaarden voor de gewenste ontwikkelingen te creëren.
De provincie en de gemeente Den Helder werken al samen en een groot aantal projecten in Den Helder is al in uitvoering. De inzet van onderhavige samenwerking tussen Den Helder en de provincie zal meerwaarde bieden ten opzichte van de huidige veelal sectoraal of thematisch ingestoken werkwijze(n) door een integrale gebiedsgerichte aanpak. Deze gebiedsgerichte benadering sluit aan bij de filosofie van de Omgevingswet, waarbij gestreefd wordt naar een inhoudelijke, opgavegerichte samenwerking tussen partijen in plaats van een samenwerking ingegeven vanuit taken en kaders. Uitgangspunt daarbij is dat het geheel meer is dan de som der delen.

Maatschappelijke opgaven raken steeds meer vervlochten en oplossingen liggen vaak niet binnen het bereik van één publieke partij. Een toenemend aantal opgaven is in Den Helder alleen op te lossen wanneer gemeente, provincie en rijk als één overheid samenwerken. De adviezen van Deetmans-Mans(2010) en de Taskforce Civiel-Militaire Samenwerking Den Helder (2012) hebben dit destijds ook al benadrukt. Geconstateerd moet worden dat dit mede als gevolg van de ontwikkelingen bij Defensie echter onvoldoende van de grond is

gekomen en de urgentie hiervan – in het licht van de actuele ontwikkelingen- alleen maar groter is geworden.

Gezamenlijke beleidsambities van partijen
Naast de rapporten van commissie Deetman-Mans, Taskforce en Uitwerkingsplan Stadshart zijn er recentere visiedocumenten ontwikkeld waarin vergelijkbare gezamenlijke beleidsambities zijn uitgewerkt. Die zijn hieronder beknopt toegelicht.

Omgevingsvisie PNH: Poort Den Helder
In de Omgevingsvisie van de provincie wordt Den Helder als een belangrijke draaischijf voor de energietransitie gepositioneerd. In het gebied rondom Den Helder komen de bewegingen Dynamisch schiereiland, Sterke kernen, sterke regio's en Nieuwe energie bij elkaar. De mogelijke aanlanding van energie-infrastructuur van de op zee opgewekte windenergie in de toegangspoort Den Helder biedt economische kansen en vraagt om zorgvuldige inpassing. Dit dient ook de doelen uit de beweging Sterke kernen, sterke regio's, om de kwaliteit van de leefomgeving te versterken en daarmee werkgelegenheid en het voorzieningenniveau op peil te houden voor regionale voorzieningen zoals het ziekenhuis en onderwijs. De doelen uit Dynamisch schiereiland voegen daar de benutting van de toeristische en recreatieve potentie aan toe in combinatie met opgaven rond de kustverdediging en het toevoegen van natuurwaarden.

Investeringskader Waddengebied
Najaar 2016 hebben Provinciale Staten van Noord-Holland, Fryslân en Groningen het Investeringskader-Waddengebied (IKW) vastgesteld. Met het IKW zetten de Waddenprovincies zich in om een breed en samenhangend programma in de periode tot en met 2026 te realiseren met onder andere de inzet van middelen uit het Waddenfonds (tot 2021 €150 mln beschikbaar; via de midterm wellicht nog € 30 mln additioneel).
Met het IKW willen de drie provincies projecten en programma's aanjagen en ondersteunen gericht op het versterken van het Waddengebied als geheel: eilanden, zee en kust. Initiatieven kunnen zich zowel richten op het verbeteren van de ecologische potentie als op het verduurzamen van de economie. Hiertoe zijn zes majeure opgaven benoemd waarbij in relatie tot deze samenwerkingsagenda voor Den Helder met name de volgende IKW-opgaven relevant zijn: "Vitalisering Kust" (i.r.t. Waddenbaai en Oostoever) en "Duurzame havenontwikkeling en Natuurverbetering"(i.r.t Building with Nature en verduurzaming van de haven Den Helder). De uitvoering via de lijnen van de majeure opgaven gaat via een divers pallet van partijen. Initiatiefnemers zijn vaak niet de provincies. Voor de programmering is na het IKW nu het MJP 2019 (meerjarenprogramma) in de maak. Dit MJP levert tot aan de midterm aan initiatiefnemers voldoende duidelijkheid om hun verwachtingen voor potentiële bijdragen vanuit het waddenfonds en van de provincies te kunnen beoordelen. De urgentie is nu dat in de periode tot aan de midterm de realisatiekans van bovengenoemde projecten en programma's duidelijk dient te worden, om de in het IKW vermelde projecten stand te laten houden. Op inhoud zijn er parallellen met het programma "de Kop Werkt" en het is interessant om te onderzoeken of er bijdragen vanuit beide programma's geleverd kunnen worden om zo tot optimale programmering in de Kop van Noord-Holland te komen.

Regionaal Ambitiedocument De Kop Werkt!
In het regionale ambitiedocument van De Kop Werkt! hebben de kansen van de offshore-sectoren en de daarvoor benodigde havenontwikkeling een centrale plaats. Deze zijn uitgewerkt in de bestuursopdracht Havens in het 'frame' "offshore energy and maintenance". Daarnaast komen er nog twee andere 'frames' samen in Den Helder, namelijk de "Waddenbaai" en "Attractieve Noordzeekust". Net als in de provinciale Omgevingsvisie

komen hier de kansen voor de offshore sector gericht op de Noordzee, de natuurlijke kwaliteiten van de Wadden en attractiviteit als kustplaats samen.

Op aanbeveling van de Regionale Raadscommissie Noordkop wordt momenteel in opdracht van de stuurgroep De Kop Werkt! en in samenwerking met het ministerie van BZK en de Provincie aan een actualisatie van de regionale ambities van de Kop gewerkt. Een centrale rol van Den Helder ten opzichte van de energietransitie en veiligheidsopgave op de Noordzee in combinatie met de kansen voor verdere verbinding tussen stad, haven en zee leiden tot de keuze om te werken aan het concept “Den Helder: hoofdstad van de Noordzee”.

De afspraken in onderhavige samenwerkingsagenda voor Den Helder zijn van groot belang voor de regionale ontwikkeling en zijn daarmee een belangrijke voorwaarde voor de ambities en uitvoeringsagenda van De Kop Werkt! Partijen vinden het daarom van belang dat deze samenwerkingsagenda tussen provincie en gemeente ook wordt ondersteund door de andere gemeenten binnen De Kop Werkt! en ook door hen wordt gezien als een belangrijk vehicel om uitvoering te geven aan de regionale agenda. In de stuurgroep De Kop Werkt! en in de gezamenlijke collegevergaderingen van de Kopgemeenten zal dit uitdrukkelijk aan de orde komen. Onderdelen van de samenwerkingsagenda DH worden reeds, of zullen deels onder het programma van De Kop Werkt! kunnen worden uitgevoerd en/of gefinancierd.

Gezamenlijke ambitie
Een gezamenlijke en gebiedsgerichte aanpak voor de volgende drie strategische doelen biedt meerwaarde:

1. ***Havenontwikkeling: Ruimte voor zeehavenactiviteiten creëren.***
   Kies voor het realiseren van de economische potenties van de haven van Den Helder en maak de herstructurering en de uitbouw van de haven tot absoluut speerpunt van beleid.
2. ***Maritieme Stadsontwikkeling: Unieke woonmilieus creëren***
   Zet de herstructurering van het centrum en de aansluiting met het havengebied en de zee door en geef ruimte voor de ontwikkeling van enkele excellente woonmilieus om het beeld van Den Helder als aantrekkelijke woonstad met regionale voorzieningen verder te versterken.
3. ***Energietransitie: Schakelfunctie Den Helder Benutten***
   Ontwikkel Den Helder als draaischijf voor aanlanding van nieuwe energie van de windparken op zee (offshore-onshore schakel). Denk daarbij aan pilotprojecten en onderzoek naar offshore systeemintegratie, waterstoffabriek(jes), CO2-hub functie, nieuwe toepassingen gasbehandelingsinstallatie, groen-gas, etc., maar ook de verduurzamingsopgave van de haven en stad zelf.

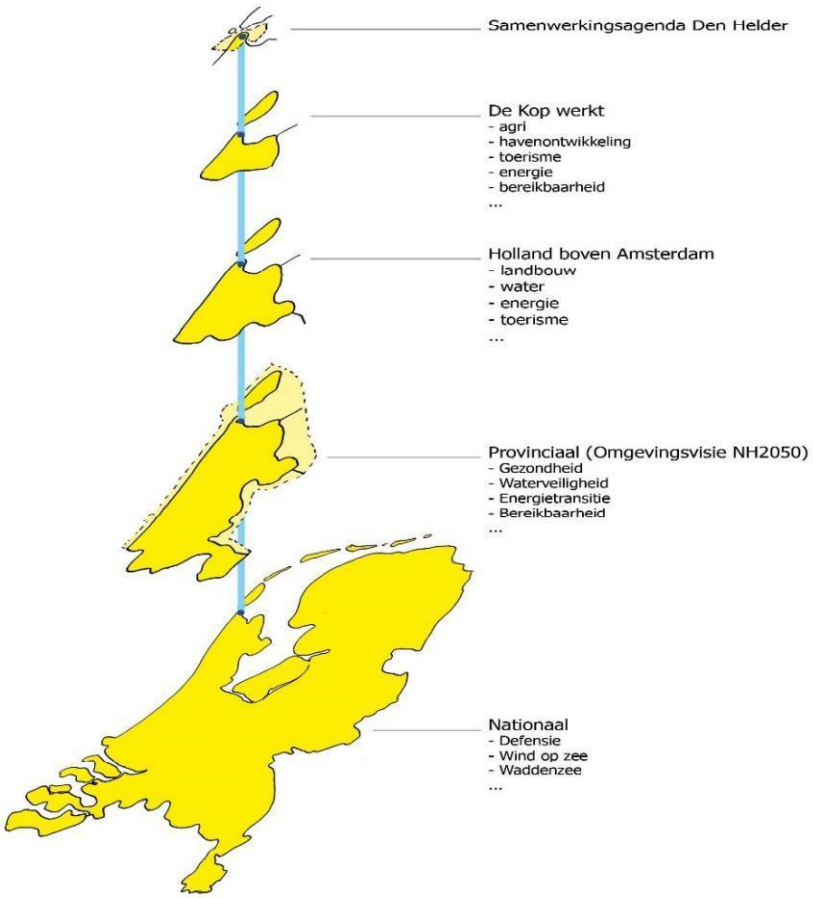
Gezamenlijke doel is om bij de uitwerking van deze hoofdambities in een werkagenda uitvoeringskracht en resultaatgerichtheid centraal te stellen. Dat betekent dat partijen de krachten willen bundelen maar tevens kritisch zullen kijken naar de benodigde uitvoeringsorganisatie en selectief zullen zijn in de keuzes die gemaakt moeten worden t.a.v. de concrete werkagenda. Geen grote en meeslepende agenda’s, maar stappen maken zodat we de komende tijd ook echt resultaten kunnen boeken.

Gezamenlijke inzet vanuit de kracht van ieders rol

Beleidsbeïnvloeding en deelname Rijk en andere overheden
Bovenstaande doelen kunnen fungeren als een gemeenschappelijk kader op basis waarvan we gezamenlijk werken aan beleidsbeïnvloeding op nationaal en regionaal niveau. Het gaat hierbij om gezamenlijke inzet op lobby en public affairs om voldoende impact te hebben. Te denken valt hierbij aan het klimaatakkoord, infrastructuur, waterveiligheidsopgaven, defensiebeleid, Noordzee- en Waddenzeebeleid en Noordzeestrategie 2030.

Het advies van Deetmans-Mans (2010) constateerde al dat de opgaven in Den Helder alleen op te lossen zijn wanneer gemeente, provincie en rijk als één overheid samenwerken. De inzet van gemeente en provincie is om bij de uitwerking van deze samenwerkingsagenda in een concrete werkagenda nadrukkelijk ook de samenwerking met het Rijk te zoeken. In dat verband zetten gemeente en provincie er bij het Rijk op in om Den Helder aan te wijzen als perspectiefgebied zoals aangegeven in het “Kabinetsperspectief NOVI” (oktober 2018).
Het kabinet wil in het kader van de NOVI specifieke gebieden met zeer complexe opgaven aanwijzen als perspectief-gebieden. In deze gebieden werken betrokken overheden en maatschappelijke partijen aan urgente opgaven vanuit een gezamenlijk te ontwikkelen toekomstperspectief. Met de perspectiefgebieden wil het Rijk gezamenlijk een vernieuwende integrale aanpak ontwikkelen die een voorbeeldwerking kan hebben voor andere gebieden.

Financieringsvormen
Een gerichte strategie op bundeling van bestaande financieringsstromen en gecoördineerde inzet op kansrijke investeringsprogramma’s is nodig(zowel lokaal, regionaal, provinciaal, nationaal als Europees). Bijvoorbeeld op het gebied van het MIRT, investeringsagenda, Klimaatakkoord, Noordzee 2030, Investeringskader Waddengebied en Europese programma’s als ‘Blue Economy’



Uitvoering en organisatie
Zowel op het gebied van 'beleid beïnvloeding en betrekking Rijk en andere overheden' als op het gebied van financiering is aanvullende multidisciplinaire ambtelijke capaciteit benodigd. Maar voor de uitwerking en uitvoering van de ambities is allereerst en vooral van belang om de uitvoeringskracht efficiënter en effectiever te organiseren. Daarvoor is eerst een gezamenlijke heroriëntatie nodig op de bestaande en gewenste uitvoeringskracht op lokaal en regionaal niveau waarbij in het bijzonder de taken en rollen van verbonden partijen tegen het licht zullen moeten worden gehouden.

2. Opstellen Meerjaren-werkagenda

De strategische doelen (van pag.5) vormen het uitgangspunt voor de nadere uitwerking in een meerjaren-werkagenda. Het doel is deze werk- agenda een adaptief karakter te geven, zodat er geanticipeerd kan worden op het oppakken van urgente of actuele gezamenlijke opgaven.

De meerjaren-werkagenda richt zich op onderwerpen met een integraal karakter, geeft ruimte aan experiment en innovatie, en geeft door intensivering van de samenwerking ook een impuls aan sectorale dossiers. De integrale aanpak moet de meerwaarde opleveren ten opzichte van lopende trajecten.
Per onderwerp zullen werkafspraken over rol, inzet en planning worden opgenomen, waarbij de gemeente Den Helder eindverantwoordelijk blijft voor de plannen op haar grondgebied. Daarnaast zal ook de organisatie- en overlegstructuur worden vastgelegd. In paragraaf 3 zijn de modules beschreven die in de werkagenda nader uitgewerkt geconcretiseerd zullen worden.

Diverse modules (die hieronder worden genoemd) hebben raakvlakken met de ambities van de samenwerking binnen De Kop Werkt. Werkafspraken in onderhavige samenwerkingsagenda en daaruit voortkomende activiteiten zijn hierop een aanvullingen en dienen de ambities in de Kop Werkt te versterken en hieraan complementair te zijn.

De samenwerkingsagenda biedt de kans tot versnelling in projecten door inzet op het wegnemen van belemmeringen

3. Modules voor de Meerjaren-werkagenda 2018-2023

De module "versterking uitvoeringskracht gebiedsgerichte aanpak" vormt een belangrijke rode draad door alle modules en is gericht op het organiseren en versterken van de uitvoeringskracht. De modules "Bereikbaarheid" en "kennisinnovatie" zijn randvoorwaardelijk voor de bovengenoemde doelen. De andere modules vormen sleutelopgaven voor de hiervoor beschreven strategische doelen.

A. Versterking uitvoeringskracht gebiedsgerichte aanpak Den Helder

Context:
Om kracht te zetten achter de gewenste ontwikkelingen binnen de grote opgaven heeft de gemeente Den Helder in de periode vanaf 2002 vier organisaties opgericht met slagkracht en een duidelijke opgave.

a. Luchthaven Den Helder BV (50% gemeente, 50% CHC) heeft in samenwerking met markpartijen het medegebruik van de marinevliegkamp uitgebouwd en is een belangrijke schakel geworden voor de offshore-markt. De omslag van olie&gas naar offshore wind/energietransitie vraagt van deze kleine organisatie om nieuwe wegen te zoeken. Naast beheer is ontwikkeling van nieuwe samenwerkingsvormen nodig. Tegelijkertijd is gebleken dat de samenwerking met Defensie ook kwetsbaar maakt. Het bepaalt de tarievenstructuur en de gebruiksruimte binnen de kaders van Defensie (fysieke ruimte en het aantal vliegbewegingen). Waar bij krimpende marine voorheen sluiting van het militaire vliegveld als optie werd overwogen, kan groeiende marine ook effect hebben op de onderneming. Aandachtspunt daarbij is ook de samenwerking met aandeelhouder CHC Helicopters Netherlands.
b. Willemsoord B.V. (100% gemeente) heeft het leegstaande Rijkswerfcomplex, met financiële steun van rijk en provincie, herontwikkeld en gevuld met allerlei functies. In deze ontwikkeling was de doorzettingskracht en focus van Willemsoord BV succesvol. Willemsoord gaat als gebied meer en meer onderdeel uitmaken van het stadshart hetgeen vraagt om een verkenning naar een eventuele vervolgfase van herstructurering van dit defensiegebied en naar geschikte partijen om deze te begeleiden. De gemeente onderzoekt op dit moment de mogelijkheid van de oprichting van een erfgoedorganisatie waarin Willemsoord BV (zonder ontwikkelopgave) en stichting Stelling Den Helder opgaan. Voor de ontwikkelopgave is Willemsoord BV nu en dan niet de voor de hand liggende partij. Daarbij zal moeten worden bezien of Willemsoord BV moet worden voortgezet, beëindigd of op een andere leest moet worden geschoeid.
c. Zeestad CV/BV (50% provincie en 50% gemeente) werkt sinds tien jaar voortvarend aan de herontwikkeling van het stadshart. De rol van Zeestad wordt gewaardeerd vanwege de bereikte zichtbare resultaten
d. Port of den Helder(100% gemeente) werkt sinds vijf jaar aan een professionele zelfstandige havenorganisatie en het faciliteren van meer werkgelegenheid in de haven. Port of Den Helder ziet zich sinds haar oprichting geplaatst voor een aanzienlijke (achterstallige) onderhoudsopgave. Dit, gevoegd bij de afnemende economische ontwikkeling van de olie&gas-branche in de afgelopen periode, heeft de financiële positie van PoDH verzwakt. Ook de veranderende positie van de marine in de haven vraagt een heroriëntatie op strategisch en tactisch niveau.

Analyse:
De gemeente geeft aan dat de vier organisaties op tactisch en operationeel niveau uitvoering moeten geven op overlappende opgaven in het gebied. De bovenomschreven ontwikkelopgaven voor Den Helder zijn inmiddels groter dan de som van deze delen. Iedere verbonden partij staat, mede conform haar doelstelling, nog op zichzelf en voor iedere organisatie zijn de vraagstukken van verschillende aard, maar in algemene zin moet worden vastgesteld dat er sprake is van versnippering en soms tegengestelde belangen, er te weinig sprake is van samenhangende en complementaire inzet en er te weinig onderscheid is tussen beheer, exploitatie en ontwikkeling.
Van de gemeente vergt dit thans niet alleen een regierol op strategie, maar ook interventies in financiering en planontwikkeling om deze verbonden partijen in positie te brengen, te houden en te laten samenwerken. Verbonden partijen bereiden ieder voor zich , gedreven vanuit hun statutaire doelstellingen, projecten voor, die zij vervolgens niet op eigen kracht kunnen ontwikkelen. Dit gaat op dit moment ten koste van de door Den Helder beoogde slagkracht.

Oplossing/Actie
- Om de nieuwe ambities het hoofd te kunnen bieden willen gemeente en provincie kritisch kijken naar de slagkracht van de constellatie van verbonden partijen én de aansturing daarvan.
- De kernvraag in de heroriëntatie op de uitvoeringskracht in Den Helder is of de huidige verbonden partijen toegerust zijn op de nieuwe opgaven, en of de verschillende verbonden partijen moeten worden voortgezet, beëindigd, dan wel op

een andere leest moeten worden geschoeid (in de institutionele vormgeving danwel in de aansturing daarvan).
- Zoals bij de oprichting van alle verbonden partijen de provincie in het verleden vanuit diverse rollen (als aandeelhouder, als subsidiegever, vanuit beleidskaders, met kennis en menskracht en ontwikkeling bestuurskracht) Den Helder ondersteund heeft in het realiseren van haar ambities, zo wordt ook het organiseren van op de doelstellingen toegesneden uitvoeringskracht als een gezamenlijk belang van gemeente en provincie gezien.
- Provincie en gemeente spreken af om, met respect voor elkaars verantwoordelijkheid en rol, de heroriëntatie op de vormgeving en aansturing van de verbonden partijen gezamenlijk op te pakken en daarvoor o.a. de benodigde kennis en expertise in de eigen organisatie in te zetten.
- De uitkomsten van deze heroriëntatie moeten de slagkracht versterken en zullen worden betrokken bij nader te nemen besluiten in eerste instantie door de gemeente Den Helder en waar dat, voortvloeiende uit de heroriëntatie, aan de orde kan zijn, door de provincie.
- Daarbij wordt ook onderzocht in hoeverre de verbinding moet worden gezocht met andere strategische samenwerkingspartners (bijvoorbeeld andere havens) om de ambities voor Den Helder waar te kunnen maken.

B. Ruimte voor zeehavenactiviteiten

Ontwikkeling haventerrein

De ruimte in het huidige havenareaal van Den Helder is schaars. Om een rol te kunnen spelen en positie te kunnen verwerven in de rijksopgaven voor defensie en energietransitie/ wind op zee is het noodzakelijk dat nieuwe ruimte in de haven wordt gecreëerd. Noodzakelijke herstructurering en uitbouw van de bestaande haven kunnen niet op de lange termijn worden geschoven. De druk op de ruimte is alleen maar groter geworden nu er, na jaren van krimp, door het kabinet fors wordt geïnvesteerd in vervanging en uitbreiding van de vloot van de Marine en de regelgeving omtrent Veiligheid en Milieu is aangescherpt. Daarnaast werken de Noord-Hollandse zeehavens, elk vanuit de eigen kracht, samen aan de facilitering van de off shore energy branche en de aanlanding van duurzame energie van zee. Deze ontwikkelingen vragen ruimte en realisatie van fysieke, (zee)havengebonden locaties op basis van een concrete marktvraag is daarmee een conditio sine qua non voor de economische ontwikkeling van de regio Den Helder. Grootste kans en tevens uitdaging ligt daarbij in het ontsluiten van strategische infrastructuur door de Marine voor civiel-medegebruik.
De locatie Harssens/Paleiskade speelt daarbij op korte termijn een sleutelrol. Voor deze locatie hebben gemeente en provincie samen met Defensie, Marine en PoDH recent een verkenning gestart naar de mogelijke beschikbaarheid van dit gebied voor civiel medegebruik.

Op termijn zijn de mogelijkheden voor verdere ontwikkelruimte en vestigingsmogelijkheden in de zeehaven echter beperkt. In de zeehaven achter de Moormanbrug en in de binnenhaven achter de Koopvaardersschutsluis zijn er wel mogelijkheden, maar die kunnen niet optimaal worden ingevuld zonder een goede relatie over water met de zeehaven. Inzet van partijen is er op gericht om –samen met andere partijen- te verkennen hoe potentiele haventerreinen tot ontwikkeling gebracht kunnen worden. Daarbij is ook aandacht nodig voor de waterkerende functie van kades. Dit benadrukt de noodzaak van een integrale benadering en samenwerking tussen overheden.

De sluizen en de Moormanbrug zijn daarbij op dit moment belangrijke belemmerende schakels in het scheepvaartnetwerk. Naast de fysieke belemmeringen van deze schakels vormen ook het versnipperd eigendom, beheer en bediening een belangrijk obstakel om de potentiele haventerreinen achter deze schakels optimaal tot ontwikkeling te kunnen brengen.

De ambitie van partijen is in de eerste plaats om de belemmeringen weg te nemen en deze schakels veel meer dan nu het geval is als één samenhangend systeem te benaderen, waarbij investeringsbeslissingen over deze objecten meer in samenhang worden genomen en daarnaast beheer en bediening naar één coördinatiepunt gebracht wordt. Alleen dan kan maximale toegevoegde waarde van investeringen worden bereikt.

Havenontwikkeling en natuurverbetering

De Haven van den Helder ligt aan het UNESCO werelderfgoed de Waddenzee en is daarmee onlosmakelijk verbonden. Dit wordt echter door de harde scheiding tussen Stad, (Marine)Haven en Waddenzee nog niet zo ervaren. Ondanks de inzet op quick wins om binnen de bestaande haven ruimte te vinden is voor verdere ontwikkeling van de haven extra ruimte nodig. Om dit te bewerkstelligen is de aanpassing van de havenmonding noodzakelijk waardoor er binnen de bestaande haven meer ruimte kan ontstaan voor ontwikkeling. Tegelijkertijd is het Waddengebied in de afgelopen decennia aangetast door verstoring door menselijke handelen en door veranderingen in sedimentatiepatronen.

Provincie, gemeente Den Helder, De Coalitie Wadden Natuurlijk, de Port of Den Helder, Defensie en de Koninklijke Marine zijn ervan overtuigd dat haven-economie en natuur zich niet zonder elkaar kunnen ontwikkelen.

De provincie heeft, in samenwerking met gemeente Den Helder, CWN (Coalitie Wadden Natuurlijk), PoDH, Defensie en Koninklijke Marine, medio 2018 opdracht gegeven tot een onderzoek om de haalbaarheid van een nieuwe havenmond te verkennen die tegelijkertijd de natuur in het Balgzand versterkt. In de tweede helft van 2019 moet blijken of een voorkeursvariant kan worden ontwikkeld die vervolgens in een volgende fase in een planstudie nader wordt uitgewerkt (inclusief de financiering).

Het betreft een grensverleggende en zeer innovatieve toepassing van Building with Nature-principes waarbij het gaat om sturing van stromen in een zeegat en beïnvloeding van stromen op een hoger ecosysteemniveau. De ambitie is daarbij om Den Helder een proeftuin en inspirerend voorbeeld te laten zijn voor economie en ecologie in kwetsbare deltagebieden (Waddenzee). Door de krachten van de natuur, zoals stroming en wind, te benutten kan mogelijk worden gestuurd op een rijkere leefomgeving voor dieren. Door de natuur te benutten in het ontwerp van een haven, kunnen haven- en natuurontwikkeling hand in hand gaan.

Naast versterking van de ecologie in het Balgzand en uitbreiding en optimalisatie van de offshore-logistieke en militaire activiteiten, kan dit project positief bijdragen aan andere grootschalige opgaven zoals een natuurlijke oplossing voor waterveiligheid langs de Balgzanddijk en maatschappelijke meerwaarde voor de stad door meervoudig ruimtegebruik bij de Helderse Zeewering.

Transitie naar een fossielvrije, energieneutrale en circulaire haven

De ambitie is dat Noord-Holland in 2050 circulair en energieneutraal is en dat het gebruik van primaire grondstoffen in 2030 gedaald is met 50%. In de haven van Den Helder moet daarom ingespeeld worden op kansen en ontwikkelingen die zich voordoen.
Vanuit het Investeringskader Waddengebied zetten de drie provincies in op initiatieven in de Waddenzeehavens die de transitie naar een circulaire economie en een duurzame

energievoorziening ondersteunen of versnellen. Daarbij wordt ingezet op kennisintensieve en innovatieve verduurzamingsinitiatieven van zowel het havenbedrijf als de bedrijfsclusters die 1) recht doen aan de specifieke ligging en mogelijkheden van de havens, 2) aangrijpen op de specialisatie van de havens op basis van 'natuurlijke' economische kracht, en 3) de potentie hebben de transitie naar een duurzame en fossielvrije haveneconomie te versnellen.

Gemeente en provincie zetten in op het ontwikkelen van innovatieve pilots die de transitie kunnen versnellen en onderzoeken samen met haven en de ketens in de haven wat er –met inachtneming van ieders rol – nodig is om die tot stand te brengen.

Aansluiting Arbeidsmarkt en Maritiem Onderwijs en innovatieontwikkeling
Inzet is gericht op de verdere ontwikkeling van kennisconcentratie rondom het maritieme cluster. De verbetering van de aansluiting tussen onderwijs en arbeidsmarkt is een belangrijke randvoorwaarde. De Kop van Noord-Holland heeft immers een krachtig en zich sterk ontwikkelend maritiem en technisch georiënteerd bedrijfsleven. Voor de verdere (economische) ontwikkeling en het ontwikkelen van innovaties door het bedrijfsleven en kennisinstellingen, is behoefte aan goed opgeleide en technisch geschoolde mensen. Om mismatch op de arbeidsmarkt in de Noordkop tegen te gaan, is Tech@Connect opgericht om overheden, onderwijsinstellingen, het bedrijfsleven en andere organisaties een passend podium te bieden om beter en effectiever samen te werken. Een integrale aanpak die gebaseerd is op gedeelde ambitie en doelen, moet leiden tot duidelijke afspraken over rollen en verwachtingen. De € 1,4 mln subsidie vanuit het ministerie van OC&W voor de innovatie van technisch beroepsonderwijs was een belangrijke stap die bijdraagt aan het verzorgen van aantrekkelijk en eigentijds MBO-onderwijs. De veranderde arbeidsmarkt maakt het voor MBO-instellingen noodzakelijk (regionaal) samen te werken met innovatieve bedrijven en (complementaire) opleidingsinstituten. Met name de samenwerking met complementaire opleidingsinstituten zoals bijvoorbeeld InHolland Alkmaar, het KIM/NLDA vergt nog een impuls.
Op HBO-niveau is een dergelijk samenwerkingsverband namelijk nog niet voor handen. Daarom is het opzetten van een Associate Degree voor Maritieme Techniek in Den Helder een waardevolle volgende stap in de verbreding van het onderwijsaanbod naar HBO-niveau.

Tech@Connect is daarbij nog in groei. Kritisch moet met de partners worden gekeken of de huidige inbedding afdoende is. De provincie kan een regierol hebben in het op een hoger plan trekken van deze samenwerking.

C. Stedelijke vitalisering/Herbestemmen als gebiedsopgave

De opgave:
In krimpstad Den Helder is het van essentieel belang dat verbetering van de leefomgeving bijdraagt aan de aantrekkelijkheid van de gemeente om te wonen, werken, studeren en recreëren. De stedelijke vernieuwing in het Stadshart én de ontwikkeling van het monumentale Willemsoord kunnen niet los worden gezien van de economische potentie in de offshore.
Den Helder als voorzieningencentrum kan haar rol in de regio blijven spelen en door middel van stedelijke ontwikkeling uitholling van voorzieningen voorkomen. Denk daarbij aan onderwijsinstellingen, het ziekenhuis en regionale maatschappelijke voorzieningen als opvang van dak- en thuislozen, tot bibliotheek en schouwburg. Dit sterke voorzieningencentrum zal, waar de werkgelegenheid bij Defensie aantrekt, meer mensen verleiden om zich in de regio te vestigen.
De basis voor de vernieuwing van het stadshart van Den Helder is gelegd met het Uitwerkingsplan Stadshart. Een aantal projecten is inmiddels afgerond. Verschillende

projecten zijn concreet in voorbereiding of in uitvoering. Belangrijk is om de belangen en initiatieven gericht te houden op de gewenste koers. Zo moet in het stadshart een samenhangende ontwikkeling van het V&D-pand en de aangrenzende Kroonpassage de duurzame invulling van het winkelhart versterken.

Samenwerking tussen gemeente en de provincie richt zich daarbij concreet op de volgende prioriteiten:

A. Binnenstedelijk wonen

De stedelijke ontwikkeling kan een oplossing bieden voor de geconstateerde mismatch tussen huidig woningbestand en actuele vraag. Door de ligging aan zee is er in principe een uniek stedelijk woonmilieu. Aandachtsgebied in het stadshart is de Koningstraat-Spoorstraat waar de gemeente en Woningstichting Den Helder samen een transformatie naar een aantrekkelijk woongebied voor ogen hebben. Grenzend aan het in ontwikkeling zijnde stadspark ontstaat een aantrekkelijk woonmilieu. Ook langs de dijk zijn er locaties die door ontwikkeling getransformeerd kunnen worden in een aantrekkelijk en bijzonder woongebied. In dat kader is het gunstig dat Gedeputeerde Staten en Provinciale Staten dit voorjaar (2018) het Uitvoeringsprogramma Binnenstedelijk Bouwen en Versnelling Woningbouwproductie hebben vastgesteld en bijna 15 miljoen euro beschikbaar gesteld voor versnelling van de woningbouwproductie. Deze middelen zijn zowel voor de MRA als NHN bestemd om knelpunten weg te nemen, die de woningbouwproductie belemmeren. In de MRA is men al erg actief met dit programma. In NHN nog niet. Gemeente Den Helder en provincie zullen nadere afspraken maken hoe het versnellingsprogramma gericht kan worden ingezet voor de woningbouwopgave in Den Helder.

B. Transformatie (leegstaand) vastgoed

Er is sprake van leegstand van Defensievastgoed, maar ook van ander vastgoed, die een structurele en integrale aanpak voor herbestemming noodzakelijk maakt. Door middel van samenhangende inzet met het Rijksvastgoedbedrijf, RCE, de ministeries van BZK, IenM en Defensie willen provincie en gemeente in en om het stadshart, de Stelling en de haven van Den Helder komen tot een programmatische aanpak om tot kwaliteitsimpulsen te komen en ontwikkelingskansen te benutten. Samenwerking en inzet vanuit de provincie is nodig om tot goede afspraken en samenwerking met de verschillende rijksinstanties te komen resulterend in een gezamenlijk werkprogramma en structurele aanpak voor herbestemming.
De gebieden Buitenveld, Westoever en Spoorhaven zijn scharnier tussen stad en haven en bieden kans voor het versterken van de economie en het stedelijk wonen. Een integrale overheidsaanpak is al in de voorbereidingsfase nodig om belemmeringen te overbruggen en belangen van de diverse overheidspartijen samen te brengen.

C. Bijdragen aan het verbeteren kwaliteit fysieke leefomgeving

Den Helder richt zich op samenhangende projecten die de kwaliteit van het stadshart moeten vergroten en de relaties stad-zee en haven-stadshart versterken:

- Versterken van de relatie tussen het winkelcentrum en Willemsoord. De route van station naar Willemsoord en Tesohaven wordt in zicht en beleving versterkt.
- Voor de locatie op de dijk, aan het einde van het stadspark, heeft het architectenbureau MVRDV een spectaculair ontwerp gemaakt dat de verbinding met de zee zichtbaar en voelbaar maakt. Het uitzichtpunt in de vorm van het oneindigheidsteken reikt over de dijk en ziet uit over de zee en de stad. Met deze *Seasaw* wordt Den Helder als het ware over de dijk getild.

Willemsoord bestaat uit vier kwadranten. De afgelopen jaren is de Zuidwesthoek ontwikkeld. De andere kwadranten vormen de verbinding tussen stadshart en haven. Als scharnier tussen stad haven ligt de potentie van Buitenveld bijvoorbeeld in het versterken van de

economie als het stadshart. Beide werelden kunnen hier samen komen in een krachtig concept.
De gemeente is eigenaar van deze initiatieven, maar partijen zullen onderzoeken hoe, met respect voor ieders rol en verantwoordelijkheden, versnelling kan worden gerealiseerd. Ook zal worden verkend hoe de provincie ontwerpexpertise kan inzetten om een impuls te geven aan de ruimtelijke kwaliteit. Daarnaast zal worden bezien of de provincie bij deze gebiedsopgaven kan helpen om tot een integrale overheidsaanpak te komen ingeval er meerdere overheidsverantwoordelijkheden bij elkaar komen. Bijvoorbeeld langs de harde zeedijk, waar enerzijds bijzondere woonmilieus wenselijk zijn, er toeristische kansen liggen maar waar ook een dijkversterkingsopgave ligt, en tevens Marine en PoDH diverse plannen hebben.

D. Betere bereikbaarheid in Den Helder (doorstroming N250)

De N250 is de belangrijkste ontsluitingsweg van Den Helder, en loopt tussen De Kooypunt (aansluiting N9/N99) en de aanlegsteiger van TESO. De weg ligt aan de oostzijde van het centrum en vormt op verschillende plekken de scheiding tussen woongebieden (westelijk van de weg) en havenactiviteiten (oostelijk van de weg). De weg ontsluit daarmee een groot aantal economische kerngebieden in Den Helder. Daarnaast is het de toegangsweg voor verkeer van en naar Texel. Uit het recent uitgevoerde economisch waardenonderzoek komt als rode draad naar voren dat de N250 van groot belang is voor de alle bedrijven. Oponthoud op de N250 leidt vooral voor de bedrijven in de Haven tot problemen. De resultaten uit het “meten is weten” onderzoek worden herkend en hier wordt door de bedrijven in de haven op geanticipeerd waar dat mogelijk is. De N250 blijft ondanks de voorspelbare file een kwetsbare weg omdat er snel file kan ontstaan door bv een lossende vrachtwagen op het moment dat de boot van Texel leeg stroomt. Dit levert de meeste problemen op voor het “just in time” laden en lossen van de offshore suppliers. Een betere bereikbaarheid en doorstroming is een cruciale randvoorwaarde voor zowel de ontwikkeling van de haven als voor het brede vestigingsklimaat in de stad. De verbreding van de Koopvaarderschutsluis en de renovatie van de Boerenverdrietsluis vinden ook in dit kader plaats.

Wat doen we al?:
In het kader van de uitvoering van het coalitie-akkoord van GS is onder de vlag van De Kop Werkt! een aantal onderzoeken uitgevoerd om meer kennis te krijgen van de problematiek, welke oplossingen op korte en eventueel middellange termijn mogelijk zijn en wat de (economische) waarde is van de N250. Dit heeft er toe geleid dat afspraken zijn gemaakt over de volgende concreet te nemen maatregelen voor de korte termijn:

a) Verkeerslichten N250,
Na het kruispunt bij Kooypunt waar de N9 en de N99 samen komen begint de N250 die door loopt tot de Teso-haven. Dit traject kent drie geregelde kruispunten waarvan twee VRI’s in beheer zijn bij de provincie en één bij de gemeente (Havenweg/N250).
Alle VRI’s zijn komende jaren toe aan vervanging. Dat biedt de kans de VRI’s te vervangen door IVRI’s en het toepassen van dynamisch verkeersmanagement (Smart Traffic). Uit onderzoek blijkt dat dit kan leiden tot een grote verbetering van de verkeersafwikkeling op de route waardoor naast de doorstroming ook de leefbaarheid / luchtkwaliteit verbetert.

b) Kruising N250/Havenweg
De kruising N250/Havenweg (Van Kinsbergenbrug) is de grootste bottelnek van en naar de Teso haven, maar ook van en naar de haven/marine terrein. De kruising kan simpel vereenvoudigd worden door de linksafbeweging vanuit de haven te verbieden en de kruising en de verkeerslichtenregeling hierop in te richten (van een 5 naar een 4 fase regeling).

c) Aansluiting N99/N9/N250
Op deze aansluiting aan de zuidkant van Den Helder bij Kooypunt komen N99 en de N9 samen bij de N250 (areaal van het Rijk). Een relatief eenvoudige en effectieve maatregel

bestaat uit de aanleg van een extra linksafstrook richting de N250 en optimalisatie van de verkeerslichtenregeling.

Wat gaan we extra doen
Een lange termijn perspectief voor een no-regret-structurele oplossing ontbreekt nog. Gezien de urgentie voor het vestigingsklimaat in Den Helder wordt voorgesteld de no-regret-oplossingen voor de lange termijn serieus op haalbaarheid te onderzoeken.

Naast de korte termijn no-regret-maatregelen zal de doorstroming op de N250 mede afhankelijk zijn van de toekomstige (gebieds-)ontwikkeling in de haven, marine en stad. Dit vraagt voor de toekomst een integrale adaptieve strategie waarin gebiedsontwikkelingen en verkeeroplossingen meer integraal benaderd worden. Het gelijktijdig integraal uitwerken van gebiedsontwikkelingen, havenontwikkeling en het verkeersysteem zou daarbij centraal moeten staan. Dat vraagt om nauwe samenwerking tussen gemeente, Rijk, provincie en gebruikers van de stad en de haven. Daarom wordt voorgesteld in de samenwerkingsagenda tussen Den Helder en de provincie ook af te spreken dat keuzes t.a.v. het ruimtegebruik in de stad en de haven meer dan nu gebeurt integraal zullen worden afgewogen i.r.t. verkeersoplossingen.

D. Gebiedsontwikkeling Waddenbaai/Oostoever

Den Helder wil een stad zijn/worden met twee kusten. Daar waar de Noordzeekust vindbaar en aantrekkelijk is en recreatief op de kaart staat, is de Waddenkust een bewaard geheim. De ambitie van Den Helder is om de Waddenkust aantrekkelijk te maken voor mensen uit de stad zelf, voor recreanten uit de regio en voor toeristen die bijvoorbeeld op weg zijn naar Texel. De droom is om ook de Waddenkust beleefbaarder te maken voor zover de kwetsbare natuur aldaar (Balgzand) dat toelaat. Een fiets- en een vaarinfrastructuur moeten het contact tussen Den Helder en onder andere het Amstelmeer logischer maken. Den Helder hoopt met andere partijen het gebied tussen de stad en het landelijk gebied logischer een uitdagender te maken waardoor bewoners en bezoekers uitgenodigd worden de Waddenkust te gaan beleven.

In het kader van de gebiedsontwikkeling Waddenbaai is voor Den Helder en provincie (binnen onderhavige samenwerkingsagenda) onder andere belangrijke winst te behalen in het Oostoever-gebied (tussengebied tussen stad en polders). Hier komen stedelijke opgaven als (herontwikkeling/afhechting) baggerdepots, recreatieve verbinding en natuurbeleving, toekomst NAM gasbehandeling, duurzame energieopwekking, havenontwikkeling samen met opgaven op het gebied van visvriendelijke oevers, zoet-zout-overgangen (vismigratie) en dijkversterking bij elkaar.

De ambitie van gemeente en provincie is om met alle stakeholders een gedeelde visie voor de Waddenbaai te ontwikkelen en te vertalen in een concreet uitvoeringsprogramma dat onderdeel zal zijn van de werkagenda. Het is daarbij van belang nauw samen te werken met de andere gemeenten in De Kop Werkten partijen als LTO, HHNK, SBB, LNH.

E. Energietransitie

De Noordzee is essentieel voor de energietransitie van Nederland en dat belang zal in de nabije toekomst, vanwege Wind op Zee, waterstof op zee, CO2 opslag etc, alleen maar toenemen. Vanwege de aanwezigheid van een belangrijke backbone voor de bestaande

gasinfrastructuur is Den Helder een belangrijke draaischijf voor de energietransitie (TNO, 2018). Systeemintegraties tussen wind, aardgas, waterstof en co2-opslag zullen in de toekomst naar verwachting een centraal onderdeel van de energietransitie worden en de haven van Den Helder kan hier een belangrijke rol in gaan spelen.

Omdat opschaling van Wind op Zee grootschalige productie van waterstof nodig heeft en dit op de Noordzee alleen effectief is in te zetten door gebruik te maken van pijpleidingen, bij voorkeur bestaande, moet bij de verkenning netten op zee de meerwaarde van de bestaande gas-infra in Den Helder worden onderkend. Naast waterstof gaat het ook om andere toepassing van bestaande gasinfrastructuur (systeemintegratie) waaronder CO2 opslag.

De ambitie van gemeente én provincie is om Den Helder te positioneren als een cruciale draaischijf voor de productie, opslag en transport van duurzaam op zee opgewekte energie: Den Helder als Off-shore Energyhub. In Den Helder is een bestaande energie-infrastructuur aanwezig. Dit kan een enorme spin-off opleveren voor de regio. Het grijpen van die kansen is cruciaal voor het behoud van werkgelegenheid in de regio, en het keren van een ontwikkeling van verdere krimp.
Het gaat daarbij naast de productie van elektriciteit (uit wind), ook P2G (power-to-gas)toepassingen, zoals de productie en opslag van waterstof. Ook 'green decommissioning', de inzet van bestaande platforms op zee voor nieuwe energievormen biedt kansen. Daarnaast zien we de ontwikkeling van de teelt van biomassa (zeewier) en vis nabij de windparken en pilots op het gebied van ‘energie-uit-water’ (zoals getijde- en golfenergie, zon op zee). Deze activiteiten leveren op termijn miljarden aan investeringen op. Den Helder kan hierin een cruciale rol spelen bij de ontwikkeling van nieuwe technieken en innovaties en als spil fungeren van de regionale economie.

Gemeente en Provincie werken samen om Den Helder te positioneren als scharnierpunt voor de energieopwekking, -opslag en –distributie vanaf de Noordzee en zetten daarbij in op het ontwikkelen van innovaties en pilots en het betrekken van Noord-Hollandse bedrijven, innovatieve afdelingen van Marine en Luchtmacht, onderzoeksinstituten en expertise.

Voor activiteiten/innovatie in het kader van de blue economy liggen er mogelijkheden van financiering door de Europese Unie. Offshore energie, visserij en aquacultuur en biotechnologie zijn als sectoren onderdeel van de blue economy. De mariene omgeving van Den Helder biedt hiervoor volop kansen.
Met partners als NAM en Defensie liggen er kansen om Den Helder als CO2 hub een rol te laten spelen richting opslag in de gasvelden in het noordelijk deel van de Noordzee. Ook in de ontwikkeling van de Mariene biotechnologie biedt Den Helder een goede uitvalsbasis voor kennisontwikkeling. Met onderzoek en gezamenlijke inzet kunnen kansen verzilverd worden.

Tot voor kort was Den Helder in de beleidsstukken en discussie binnen het Rijk nog niet in beeld. Door inzet van gemeenten en provincie zijn in de rijksverkenning 2023-2030 voor de aanlanding Wind op Zee tot 2030 de mogelijkheden voor Den Helder wel verkend maar het ontbreken van een 380 Kv aansluiting - alsmede de constatering dat niet-conventionele oplossingen (zoals H2) nu nog niet nodig zijn- blijken belemmerende factoren voor Den Helder. Inmiddels staat Den Helder wel bij het Rijk op de kaart en wordt de mogelijkheid voor aanlanding in Den Helder voor de windparken na 2030 wel onderkend (zowel elektra als niet-conventionele optie’s zoals H2) getuige de Noordzeestrategie 2030.
De mogelijkheden voor aanlanding via Den Helder zal nu verder worden onderzocht en onderbouwd in een gezamenlijke systeemstudie Tennet/Alliander over vraag en aanbod in zowel NHN als NZKG.

Verder zetten provincie en gemeente samen in op de aanwijzing van een innovatiekavel waar een pilot met elektrolyse op zee zou kunnen worden gedaan . EZK bekijkt of hiertoe mogelijkheden zouden zijn. Ook hebben partijen gevraagd naar een gezamenlijke joint fact finding met het rijk o.a. met betrekking tot waterstof.

4. Governance

Het is noodzakelijk om de stevige ambities te vertalen in een concrete en haalbare uitwerking waarin focussen en prioriteren belangrijk zal zijn. Partijen zetten daarom in op een effectieve en doelmatige governance. Nadere uitwerking van die governance zal parallel aan de uitwerking van de meerjaren-werkagenda moeten plaatsvinden waarbij nadrukkelijk nader gekeken met worden naar de samenhang en complementariteit met de governance voor De Kop Werkt! en het Tripartite Overleg Port of Den Helder. Bestuurlijke spaghetti moet daarbij worden voorkomen.

Om elkaar goed te informeren over de ontwikkelingen en de voortgang van de uitwerking van de meerjaren-werkagenda, en tijdig bij te sturen en bij te stellen, zal er een voorlopig strategisch bestuurlijk overleg plaatsvinden over de (uit te werken) werkagenda en de governance.
Provincie: 2 gedeputeerden, n.t.b.
Gemeente: 2 wethouders, n.t.b.
Voorzitter: Burgemeester Den Helder

De definitieve bestuurlijke governance moet worden bepaald op basis van de prioriteiten in de uit te werken meerjaren-werkagenda en in samenhang met de governance voor De Kop Werkt! en TOP.

De provincie en de gemeente stellen ieder een programmamanager aan die de ontwikkeling en uitvoering van de werkagenda binnen de eigen organisatie coördineren en de bestuurlijke overleggen voorbereiden. De programmamanagers hebben regelmatig afstemming over de samenwerking en de voortgang en rapporteren hierover periodiek aan het bestuurlijk overleg.

Een gezamenlijke (onafhankelijke) projectleider zal op korte termijn starten met een onderzoek naar een krachtige op de opgaven toegeruste organisatie door fundamenteel naar de positie en de aansturing van de verbonden partijen te kijken.

Initiatieven, beleidsambities en financieringsmogelijkheden die raken aan de samenwerkings-agenda en de werkagenda worden vroegtijdig met elkaar gedeeld en intern afgestemd. Op deze wijze kunnen er gemakkelijker en snellere verbindingen worden gelegd tussen ambities, projecten, bestaande programma's zoals De Kop Werkt!, beleidsbeïnvloeding naar het Rijk, en mogelijk financieringsmogelijkheden.
Voor de beschreven modules worden binnen de organisaties van provincie en gemeente "actie-eigenaren" aangewezen die verantwoordelijk zijn voor de uitwerking van de werkagenda en de uitvoering daarvan.

De programmamanagers hebben hun ambtelijk opdrachtgever op directie- of secretarisniveau.

Een nadere verkenning of rijks vertegenwoordiging in programmateam en/of bestuurlijk overleg zal onderdeel zijn van de verdere uitwerking.

5. Concrete afspraken en planning

De gemeente Den Helder en de provincie Noord-Holland wensen van de samenwerking een succes te maken. Dit houdt in dat deze aanpak voor beide overheden meerwaarde oplevert ten opzichte van de huidige sectorale en thematische ingestoken werkwijze.
Met het oog op de urgentie wordt parallel aan de ontwikkeling van de werkagenda al ingezet op de verkenning naar de doeltreffendheid van de Helderse deelnemingen in het kader van de nieuwe opgaven om een weloverwogen besluit over de deelnemingen in de tweede helft van 2019 mogelijk te maken.
De meerjaren-werkagenda 2019-2023 zal voor vaststelling voorgelegd worden aan colleges van B&W en GS (in nieuwe samenstelling) met als streven 1 juli 2019. Een jaar na vaststelling van de meerjaren-werkagenda zullen het proces en de resultaten worden geëvalueerd. Op basis van de uitkomsten zal bepaald worden of de pilot weer voor een jaar verlengd wordt en op welke manier. Bij voortzetting zal dit evaluatie- en herijkingsproces jaarlijks plaatsvinden.
De samenwerkingsagenda treedt in werking per datum van ondertekening door Den Helder en Noord-Holland, en eindigt in principe op het moment dat de duur van de meerjaren-werkagenda, zijnde vier jaar, is afgerond. Jaarlijks wordt deze gebiedsgerichte samenwerking geëvalueerd.

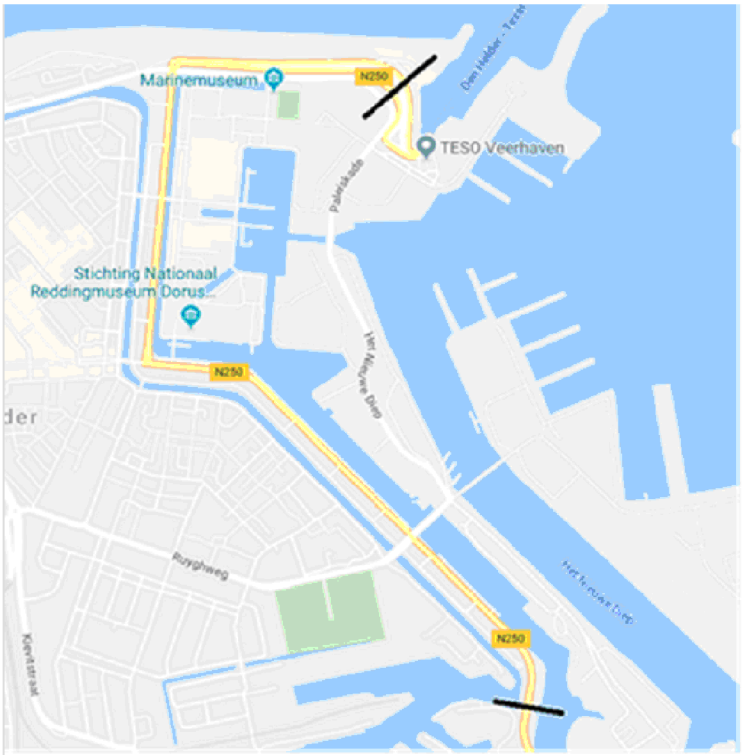
Provincie Noord-Holland

Projectwijzigingsformulier

Gebied:1
Statusrapport nr. 515
Wijziging: 13
Ontvangst opdrachtenloket: [datum]

PMI/PMO/PMG-nummer	Statusrapport 515: Projectwijziging 13			
Projectnaam	N250: – Aanpassen VRI's naar iVRI's – Aanpassen kruising N250 – Havenweg			
Trajectnaam/PMG-regio	Gebied Kop van Noord-Holland			
Zaak- en documentnummer	*1041823/1158551*			
SAP-nummer / WBS-code(s)	*Vult projectleider in*			
Voor akkoord:	**Naam**	**Datum / paraaf**	**TS / PM**	**Datum / Paraaf**
Sectormanager B&U / INFRA	5.1.2e			
Sectormanager B&U / BSP	5.1.2e			
Sectormanager Beleid / MOB	5.1.2e			
Gebiedsbeheerder B&U / BSP	5.1.2e	Tel. 5.1.2e		
Contactpersoon B&U / SMO	5.1.2e	Tel. 5.1.2e		
Contactpersoon Beleid / Mobiliteit	5.1.2e	Tel. 5.1.2e		
Projectmanager B&U / INFRA	5.1.2e	Tel. 5.1.2e		
Netwerkadviseur B&U / BSP	5.1.2e	Tel. 5.1.2e		
Contactpersoon B&U / INFRA	5.1.2e	Tel. 5.1.2e		
Coörd. Objectbeheerder B&U / BSP	5.1.2e	Tel. 5.1.2e		

Probleemformulering



De volgende 2 verbeteringen worden voorgesteld (uit de studie van het programma De Kop Werkt!) om de doorstroming van het verkeer op de N250 in Den Helder te verbeteren:

1) aanpassen van de kruising N250 – Havenweg;
2) N250 een dynamische verkeersmanagementsysteem.

1. Aanpassen van de kruising N250 – Havenweg.

De kruising N250 – Havenweg ligt in de route naar de Teso haven. Vanuit het centrum van Den Helder is er een belangrijke oversteek naar de haven en het marine terrein, waarbij de aanwezige VRI gekoppeld is aan de Van Kingsbergenbrug (Havenweg) en aan de VRI Havenweg – Het Nieuwe Diep. Uit de studie is gebleken dat door infrastructurele aanpassingen van de kruising N250 – Havenweg, de doorstroming verbeterd. De huidige VRI werkt als een zogenaamde 5-fasen regeling. Dit betekend dat verkeer in 5 verschillende delen om de beurt groen licht krijgen. Uitgevoerde berekeningen (cocon) laten zien dat deze 5-fasen regeling tot relatief lange cyclustijden leidt. Vooral in combinatie met grote verkeersdrukte in de zomerperiode van en naar Texel. De avondspits is daarbij maatgevend. Uit de studie blijkt de volgende oplossing tot het beste resultaat leidt:

Variant 1: Rechtsafverbod vanaf Havenweg
(Brom)fietsers vanaf de Havenweg worden vlak voor de N250 opgevangen op een (brom)fietspad. Dit (brom)fietspad wordt van de rijbaan afgescheiden met een verhoogde geleider. Linksafslaande (brom)fietsers vanaf de Havenweg steken de N250 recht over en worden opgevangen op de opstelplaats ten noordwesten van de Ruyghweg. Autoverkeer vanaf de Havenweg mag/kan in deze varian niet rechtsafslaan richting N250. Al het verkeer vanaf de Havenweg kan zo conflictvrij in een fase worden afgewikkeld, in plaats van in twee fases in de huidige situatie. Hiermee wordt een vier-fasenregeling gerealiseerd. Voordeel van het rechtsafverbod vanaf de Havenweg is ook dat de voetgangersoversteekplaats over de N250 enkele meters wordt verkort.

2. N250 een dynamische verkeersmanagementsysteem.

De VRI's op de N250 zijn voorzien van verkeersafhankelijke regelingen. De consequenties hiervan zijn dat locatie specifieke invloeden beperkt in de regeling meegenomen kunnen worden. Deze invloeden moeten van tevoren ingeschat worden en vervolgens met gebruik van marges in de regeling worden opgevangen. Er kan in de huidige regeling beperkt worden ingespeeld op plotselinge drukke of rustige periodes (bijvoorbeeld spitsen die eerder beginnen of ongevallen).

Belangrijke locatie specifieke invloeden in Den Helder zijn:

- verkeer van en naar Texel, waarbij de verkeersstroom naar Texel (redelijk verdeeld in de tijd) afwijkt van de verkeersstroom vanaf de boot Texel (sterke piek in een korte tijd);
- seizoensinvloeden, voornamelijk als gevolg van de route naar Texel;
- weersafhankelijke, voornamelijk als gevolg van de route naar Texel;
- in- en uitstroom van het marine terrein;
- "just in time" bevoorrading van binnen gekomen schepen.

Uit de studie blijkt dat slimme verkeerregelalgoritmes tot significante winst leiden ten aanzien van doorstroming (vermindering van voertuigverliesuren en CO_2 uitstoot etc.). Na optimalisatie van de nieuw te plaatsen IVRI's zal de basissituatie gemonitord worden (door smart Mobility) zodat op basis van deze nieuwe 0-situatie een simulatie uitgevoerd kan worden voor eventuele verdere optimalisatie met een "talking traffic" systeem. Het betreft de volgende VRI's:

- Kruising N250 – Havenweg (nu nog in beheer bij de gemeente Den Helder en na de realisatie van de iVRI in beheer bij de provincie Noord-Holland. Deze overdracht wordt geregeld door Beleid Mobiliteit en BSP).
- Kruising N250 – Zuidstraat / Beatrixstraat (Weststraat).
- Kruising N250 – Hoofdgracht.
- Kruising N250 – Havenplein / TESO.

Intelligente verkeersregelinstallaties (iVRI's) zijn VRI's die communicatie met de weggebruiker mogelijk maken. De iVRI bestaat, net als een conventionele VRI, in hoofdzaak uit 2 componenten, namelijk hardware (1) en software (2).

Beide onderdelen moeten aangepast worden om van een VRI een slimme iVRI te maken.

1. Hardware: de automaat moet geschikt gemaakt worden voor de communicatie door alternatieven modules in de VRI, plus het beschikken over een verbinding met het internet.
2. Software: in de iVRI zit de intelligentie niet meer in de hardware, maar in de software. De verkeersregelsoftware functioneert intern in de automaat of buiten de kast (op een server in the cloud) en kan omgaan met meer soorten date ten behoeve van detectie.

Oplossingsmogelijkheden

Het resultaat is een uitgevoerd programma, waarbij door de gewenste wijzigen de doorstroming verbeterd. De volgende onderdelen dienen hiervoor aangepakt te worden op het traject N250a:

- Infrastructurele wijzigingen aanbrengen bij het kruispunt N250 – Havenweg.

  De gewenste infrastructurele wijzigingen zijn verwerkt in bijlage 2.
- Vervangen van de VRI's naar iVRI's bij de volgende kruispunten:
  1) Kruising N250 – Havenweg.
  Als basis voor het vervangen van een VRI wordt de Standaardbepalingen 5.27 en delta 'iVRI Ferbi

04022019 definitief van de provincie Noord-Holland' gehanteerd. Als gevolg hiervan, en door de geldende eisen voor 42V LED verkeerslantaarns, is het noodzakelijk om de bekabeling en snoeren te vervangen. Uitzondering hierop is de bekabeling ten behoeve van het detectieveld, waarbij de bekabeling hergebruikt mag worden als tenminste de huidige locatie van de lus gehandhaafd kan blijven, conform de lus configuratie zoals weergegeven in de Standaardbepalingen 5.27 en delta iVRI Ferbi 04022019 definitief. Eventuele aanwezige drukknoppen dienen vervangen te worden voor drukknoppen met terugmelding (Wait signaal). Aansluitklemmen ten behoeve van de aansluiting van de kabels in de mast dienen vervangen te worden (en de masten aanvullen met zand). Tevens dient er een observatiecamera te worden aangebracht (conform de standaardbepaling 5.27). De gehele installatie dient werkend opgeleverd te worden en tevens een werkende verbinding hebben met de verkeerscentrale.
Na de realisatie wordt de iVRI overgenomen van de gemeente Den Helder naar de provincie Noord-Holland. In het bestuurlijk overleg (van de Kop Werkt!) van 8 april 2019 is dit vastgelegd (zie bijlage 6). Tevens is er afgesproken dat met de (financiële) bijdrage van de gemeente Den Helder (aan het project De Kop Werkt!), er geen extra financiële bijdrage komt vanuit de gemeente Den Helder naar de provincie Noord-Holland toe voor de overname (dus bijkomende beheer- en onderhoudskosten) van de iVRI. Vanuit Beleid mobiliteit en BSP wordt er gezorgd voor een overeenkomst, waarin vastgelegd wordt dat de nieuwe iVRI wordt overgenomen van de gemeente Den Helder.
Vanuit optimalisatie iVRI zijn de volgende aanvullende ontwerpeisen gesteld:

- Aanbrengen Observatiecamera
- Aanvragen/werkend opleveren communicatiemodem
- Filelussen stroomafwaards fc02 en fc08
- Onderlichten fietsers
- Uitlegger op richting 05 (combi met ANWB)
- Toevoegen lage lantaarn fc01 en fc07
- Achtergrondschilden autorichtingen
- Detectieveld uitbreiden naar standaard

2) Kruising N250 – Zuidstraat / Beatrixstraat (Weststraat).
Als basis voor het vervangen van een VRI wordt de Standaardbepalingen 5.27 en delta 'iVRI Ferbi 04022019 definitief van de provincie Noord-Holland' gehanteerd. Als gevolg hiervan, en door de geldende eisen voor 42V LED verkeerslantaarns, is het noodzakelijk om de bekabeling en snoeren te vervangen. Uitzondering hierop is de bekabeling ten behoeve van het detectieveld, waarbij de bekabeling hergebruikt mag worden als tenminste de huidige locatie van de lus gehandhaafd kan blijven, conform de lus configuratie zoals weergegeven in de Standaardbepalingen 5.27 en delta iVRI Ferbi 04022019 definitief. Eventuele aanwezige drukknoppen dienen vervangen te worden voor drukknoppen met terugmelding (Wait signaal). Aansluitklemmen ten behoeve van de aansluiting van de kabels in de mast dienen vervangen te worden (en de masten aanvullen met zand). Tevens dient er een observatiecamera te worden aangebracht (conform de standaardbepaling 5.27). De installatie dient werkend opgeleverd te worden en tevens een werkende verbinding hebben met de verkeerscentrale.
Vanuit optimalisatie VRI zijn de volgende aanvullende ontwerpeisen gesteld:

- Aanbrengen observatiecamera
- Achtergrondschild lantaarn 8.1
- Onderlicht lantaarn 8.1
- Filelussen stroomafwaards fc11 en fc07
- Voorbereiding uitbreiding fc27/28 (2 signaalgroepen, 2 drukknoppen, 2 lussen)

3) Kruising N250 – Molenplein.

Waarbij het uitgangspunt is dat de huidige VRI omgebouwd dient te worden naar iVRI, wat tevens betekend dat de software aangepast dient te worden en bestaande observatiecamera dient vervangen te worden. De overige onderdelen kunnen gehandhaafd blijven, deze VRI is namelijk uit 2012.

Vanuit optimalisatie VRI zijn de volgende aanvullende ontwerpeisen gesteld:

- Vervangen observatiecamera
- Filelus stroomafwaards fc11
- Filelus stroomopwaards fc11
- Handhaven bestaande KAR-inmelding TESO

4) Kruising N250 – Havenplein / TESO

Als basis voor het vervangen van een VRI wordt de Standaardbepalingen 5.27 en delta 'iVRI Ferbi 04022019 definitief van de provincie Noord-Holland' gehanteerd. Als gevolg hiervan, en door de geldende eisen voor 42V LED verkeerslantaarns, is het noodzakelijk om de bekabeling en snoeren te vervangen. Uitzondering hierop is de bekabeling ten behoeve van het detectieveld, waarbij de bekabeling hergebruikt mag worden als tenminste de huidige locatie van de lus gehandhaafd kan blijven, conform de lus configuratie zoals weergegeven in de Standaardbepalingen 5.27 en delta iVRI Ferbi 04022019 definitief. Eventuele aanwezige drukknoppen dienen vervangen te worden voor drukknoppen met terugmelding (Wait signaal). Aansluitklemmen ten behoeve van de aansluiting van de kabels in de mast dienen vervangen te worden (en de masten aanvullen met zand). Tevens dient er een observatiecamera te worden aangebracht (conform de standaardbepaling 5.27). De gehele installatie dient werkend opgeleverd te worden en tevens een werkende verbinding hebben met de verkeerscentrale.

Vanuit optimalisatie VRI zijn de volgende aanvullende ontwerpeisen gesteld:

- Vervangen observatiecamera
- Aanbrengen verwegdetectie fc02/fc62
- Filedetectie stroomafwaards fc02/fc62
- Handhaven bestaande KAR-inmelding TFSO

De volgende stappen zijn benodigd om tot realisatie te komen:

- Het maken van een UO op basis van de reeds gemaakte ontwerpen.
- Uitvoeren werkzaamheden (incl. alle benodigde 'voorwerkzaamheden' om tot realisatie te komen, incl. afstemming dient plaats te vinden met Beleid Mobiliteit, Smart Mobility en BSP).
- De nieuwe infrastructuur (binnen de beheergrens van het provinciaal areaal, waarbij de regelkast mogelijk buiten de beheer grens staat maar wél onderhouden dient te worden) en iVRI's maken na realisatie onderdeel uit van het gebiedscontact
- Opnemen van wijzigingen in Areaaldata.
- Na de realisatie dient de 'overdracht' plaats te vinden conform het werkproces Realisator.

Geadviseerde oplossing / resultaat

Akkoord te gaan met bovengenoemde wijziging, waarbij de volgende financiële uitgangspunten zijn gehanteerd:

Vervanging VRI's Den Helder				
WBS-code	23.0168-1400-101			
PMI-code	N250-01			
Kostenpost	**Bedrag**		**Betaald door**	
Aanpassen kruising	€	200.000,00	DKW	
Vervanging VRI kruising N250 - Havenweg	€	300.000,00	DKW/DH	
Vervanging VRI kruising N250 - Zuidstraat / Beatrixstraat	€	300.000,00	PNH	
Aanpassing kruising N250 - Hoofdgracht	€	50.000,00	DKW	
Vervanging kruising N250 - Havenplein / TESO	€	300.000,00	PNH	
Monitoren doorstroming, onderzoek / simulatie			DKW	€ 75.000,00
Totaal	**€**	**1.150.000,00**		
25% VAT-kosten	€	287.500,00		
Totaal	**€**	**1.437.500,00**		
1% bijkomende B&O-kosten ivm i-component	€	11.500,00		
TOTAAL	**€**	**1.449.000,00**		
PMI	€	899.000,00		

De budgettaire dekking vanuit het programma De Kop Werkt wordt geborgd door Beleid Mobiliteit.

De kredietaanvraag voor het PMI is verzorgd en naar verwachting wordt dit geld in juli beschikbaar gesteld (zie bijlage 5). De raming per iVRI is bepaald door de objectbeheerder VRI in samenspraak met de kostendeskundige van IGI en Smart Mobility.

Bijlagen

De volgende bijlages behoren tot deze projectwijziging:

- Bijlage 1: Studie Sweco 2018 Eindrapport De Kop Werkt! Bereikbaarheid.
- Bijlage 2: Rapport DO N250 Havenweg.
- Bijlage 3: Delta Ferbi versie 20190401.
- Bijlage 4: Kostenoverzicht.
- Bijlage 5: Kredietaanvraag PMI 2de actualisatie.
- Bijlage 6: Verslag bijeenkomst Bestuurlijk Trio + De Kop Werkt! Bereikbaarheid.

Provincie Noord-Holland

Datum vergadering
10 september 2018
Staf

Staf Mobiliteit E. Post

Unitmanager

Sectormanager
5.1.2e

Directeur
Herman Schartman

Uw contactpersoon
5.1.2e
BEL/MOB

Telefoonnummer 5.1.2e
5.1.2e l@noord-holland.nl

Bijlagen: 3

24 augustus 2018 1|4

Betreft:
Manifest N250 Den Helder

Nota GS-staf

1. Doel van de bespreking/toelichting

Informeren over het Manifest N250 (zie bijlage I) dat door belanghebbende partijen in Den Helder is opgesteld met het voornemen dit in de commissie M&F van 17 september a.s. aan te bieden.

"Noordhollands Dagblad | 10 aug 2018
Den Helder. Er moet een structurele oplossing komen voor de bereikbaarheid van Den Helder via de N250.
Dat vinden onder andere de gemeente Texel, de Koninklijke Marine en ondernemersverenigingen op Texel en in Den Helder. Op 17 september bieden zij de provinciale Commissie Mobiliteit en Financiën het Manifest N250 aan, waarin een oplossingsrichting staat die door alle ondertekenende partijen wordt ondersteund. De ondertekenaars willen nog niet kwijt wat deze oplossingsrichting inhoudt. Zij wijzen er wel op dat de N250 in het Provinciaal Meerjarenprogramma Infrastructuur van de Provincie Noord-Holland sinds jaar en dag in de top 10 van infrastructurele knelpunten staat. Een structurele oplossing laat echter nog steeds op zich wachten, stellen zij. Het manifest wordt op 17 september om 13.15 uur aangeboden in het Provinciehuis in Haarlem. Een jonge inwoner van de Kop van Noord-Holland zal ook het woord richten tot de Commissie Mobiliteit en Financiën. De N250 slibt met enige regelmaat dicht, voornamelijk met verkeer dat het veer naar Texel wil pakken. Daardoor is onder andere ook de Koninklijke Marine moeilijk bereikbaar".

In het kader van bereikbaarheid Den Helder en in samenhang met het programma De Kop Werkt zijn korte termijn maatregelen onderzocht voor de problemen op de N250in Den Helder.

Naast een “meten is weten” kenteken onderzoek naar reistijden, fysieke infra maatregelen en smart mobillity maatregelen (IVri’s en Smart Traffic) is een economisch waardenonderzoek uitgevoerd om het belang van de N250 voor de haven, de marine, de binnenstad van Den Helder en Texel/Teso scherp in beeld te krijgen.

Bij de presentatie van de uitkomsten van dit laatste onderzoek aan alle betrokken partijen in Den Helder is door deze partijen het plan opgevat om een manifest op te stellen waarin zij zich gezamenlijk stellen achter één oplossing voor het grootste knelpunt op de N250, de kruising N250/Ruyghweg/Van Kinsbergenbrug.

Ligging kruising N250/Ruyghweg/Van Kinsbergenbrug

Deze oplossing komt uit een studie uit 1999 die door het bureau Haskoning in opdracht van de provincie is uitgevoerd. Het betreft een schets zonder kostenraming (zie schets bijlage II)

De gemeente Den helder heeft destijds te kennen gegeven de oplossing te grootschalig te vinden en de provincie gevraagd pas op de plaats te maken (zie bijlage III). Nadien is de oplossing niet meer ter tafel gekomen.

Het rapport van Haskoning zegt het volgende over deze oplossing:

> De onderdoorgang, met een lengte van circa 300 meter, biedt duidelijke voordelen voor de doorstroming van het doorgaande verkeer. Ook bij deze oplossing is sprake van verkeerstechnische compromissen. Dit betreft met name de afstand tot het fietspad, de weefvakken en de parkeercapaciteit. Ook andere aspecten, als inpassing in de stedelijke situatie vragen hier nog duidelijk aandacht. Op de potloodschets zijn aan de zijde van de binnenhaven geen bermen en dergelijke getekend; dit vraagt uiteraard nog de nodige ruimte en afstemming met het scheepvaartverkeer.

De geschetste oplossing lijkt op papier te passen en voor de doorstroming van het doorgaand verkeert op de N250 voordelen te hebben maar vraagt dus nog zeker nader onderzoek naar inpassing en effecten op overig verkeer en de omgeving.
Ook tijdelijke (verkeers)maatregelen om de bereikbaarheid te waarborgen tijdens een eventuele aanleg zullen onderzocht moeten worden.

Daarnaast zal het plan beoordeeld moeten worden in het licht van de havenontwikkelingen en de regiodeal die door de provincie namens een coalitie van partijen recent aan het ministerie is aangeboden. Bereikbaarheid van (de haven) Den Helder is daarin een belangrijk onderdeel. In de regiodeal hebben partijen de ambitie uitgesproken om gezamenlijk vast te stellen - op basis van alle eerder uitgevoerde studies- welke oplossingsrichtingen voor de bereikbaarheid niet verder in beschouwing moeten worden genomen en
welke wel. Ook een oplossing van de Moormanbrug (knelpunt voor weg en water) wordt in de regiodeal genoemd en zal betrokken moeten worden in een nadere verkenning van de in het Manifest voorgestelde oplossing.

Gemeente Den Helder heeft afgezien van ondertekening. De wethouder van Den Helder wil een "hol" manifest dat ruimte bied voor een bredere verkenning. De gemeente heeft het manifest mede niet ondertekend omdat de zij van mening is dat dit in het bestuurlijk verband van De Kop Werkt besproken dient te worden. De gemeente Texel, ook onderdeel van het samenwerkingsverband De Kop Werkt!, heeft daarentegen wel het manifest ondertekend.

Verdere bijzonderheden zijn de ondertekening door Willemsoord als 100% BV van de gemeente Den Helder en de Marine. Bij beide partijen is onenigheid ontstaan en wordt verwacht dat zij zich alsnog zullen (moeten) terugtrekken.

Of het manifest nog zal worden aangeboden in de commissie op 17 september is dus nog onzeker.

De voortrekkers van het manifest zijn Teso en Damen Shipyards.

2. Voorstel tot besluitvorming

Af te wacht of het manifest wordt aangeboden.
Na het inspreken/aanbieden van het manifest in de commissie te verkennen of de gemeente Den Helder in beginsel bereid is de haalbaarheid van de voorgestelde oplossing verder te onderzoeken en te betrekken in de bredere bereikbaarheidsopgave en ontwikkeling van de haven en de (mogelijke) regiodeal.

3. Financiële, personele en juridische consequenties

In het PMI is 22 miljoen euro gereserveerd voor de bereikbaarheid van Den Helder. Verder kan bijgedragen worden vanuit De Kop Werkt (deels sigaar uit eigen doos) en onderzocht worden of gemeenten, Marine en marktpartijen bereid zijn om bij te dragen aan een oplossing.

4. Communicatieve consequenties

Er wordt een reactieve woordvoeringslijn voorgesteld:
'Wij vinden bereikbaarheid van Den Helder en de Kop van Noord-Holland belangrijk en zijn al in overleg met de gemeenten en andere betrokkenen over de mogelijkheden om de bereikbaarheid en doorstroming in o.a. Den Helder te verbeteren. De oplossing die in het manifest wordt voorgestaan zal bij de lopende plannen worden betrokken'

5. Wijze van totstandkoming

BEL/MOB, BEL/IOT, BEL/REE, CZ/COM

6. Verdere procedure

Verwacht wordt dat in de commissie M&F van 17 september a.s. het manifest wordt aangeboden. Als ook de gemeente Den Helder achter deze oplossing staat is verdere uitwerking/onderzoek nodig naar kosten en haalbaarheid en dient de relatie gelegd te worden met de ontwikkelingen van de haven en de (mogelijke) regiodeal.

Manifest N250

Juli 2018

Op woensdag 4 juli 2018 vond in Theater de Kampanje een bijeenkomst plaats inzake de bereikbaarheid van Den Helder en Texel via de N250. Tijdens deze bijeenkomst zijn onderzoeksresultaten gedeeld met de genodigden, die daar vervolgens met elkaar in gesprek zijn gegaan over de N250, onder regie van gespreksleiders 5.1.2e (De Kop Werkt) en 5.1.2e 5.1.2e (Ecorys). Daarbij bleek in vergaande mate consensus te bestaan over beoogde oplossingsmaatregelen voor het grootste knelpunt in de N250, zijnde de kruising Ruyghweg/Van Kinsbergenbrug/Binnenhaven. Op basis van de door de aanwezigen uitgesproken wens om, na vele jaren van onderzoek, nu gezamenlijk een standpunt in te nemen in dit dossier, is het initiatief geboren om een manifest te concipiëren. Hierbij bieden wij u dit manifest aan. De ondertekenaars waren zelf aanwezig of hebben zich laten vertegenwoordigen tijdens de bijeenkomst en onderschrijven de inhoud van dit manifest.

Breed draagvlak voor één oplossing

In het 'Provinciaal Meerjarenprogramma Infrastructuur' van de provincie Noord-Holland staat de N250 sinds jaar en dag in de top 10 van infrastructurele knelpunten. Wij ondersteunen als belanghebbenden uit Den Helder, Texel en aangrenzende gemeenten de op 4 juli jl. door de heer Bon in diens presentatie gesuggereerde maatregelen voor de korte termijn, die doorgevoerd zullen worden om de overlast in Den Helder tijdens de dagelijkse spits én op de vrijdagmiddag te verminderen. Dit echter nadrukkelijk **mits** er op middellange termijn een structurele oplossing komt voor de kruising Ruyghweg/Van Kinsbergenbrug/ Binnenhaven, oftewel het 'epicentrum' qua overlast in Den Helder. Op deze tijdens iedere spits zwaar overbelaste kruising is niet alleen sprake van vertragingen met economische schade tot gevolg (circa € 1,5 miljoen per jaar), maar komt tevens de veiligheid van de weggebruikers en leefbaarheid ter plaatse in het gedrang. De belasting van dit kruispunt en de doorstroming op de N250 zal de komende jaren verder negatief worden beïnvloed door de voorgenomen plannen voor aanleg van de Boerenverdrietsluis/routering met pleziervaart door Koopvaardersluis/binnenhaven, waarbij zowel de Van Kinsbergenbrug en Zeedoksluisbrug vaker zullen worden opengesteld voor varend verkeer.

Na bestudering van de onderzoeken die gedurende de afgelopen ruim 20 jaar zijn uitgevoerd, hebben wij elkaar als partijen gevonden in de gedeelde, gezamenlijk ambitie om de verkeerstromen op het knooppunt Ruyghweg/Van Kinsbergenbrug/Binnenhaven te laten ontvlechten met een ongelijkvloerse kruising. Deze oplossing zal een positief effect hebben op de bereikbaarheid, verkeersveiligheid, leefbaarheid en luchtkwaliteit. Daarnaast zal het een positieve bijdrage leveren aan de (economische) ontwikkeling van onze regio.

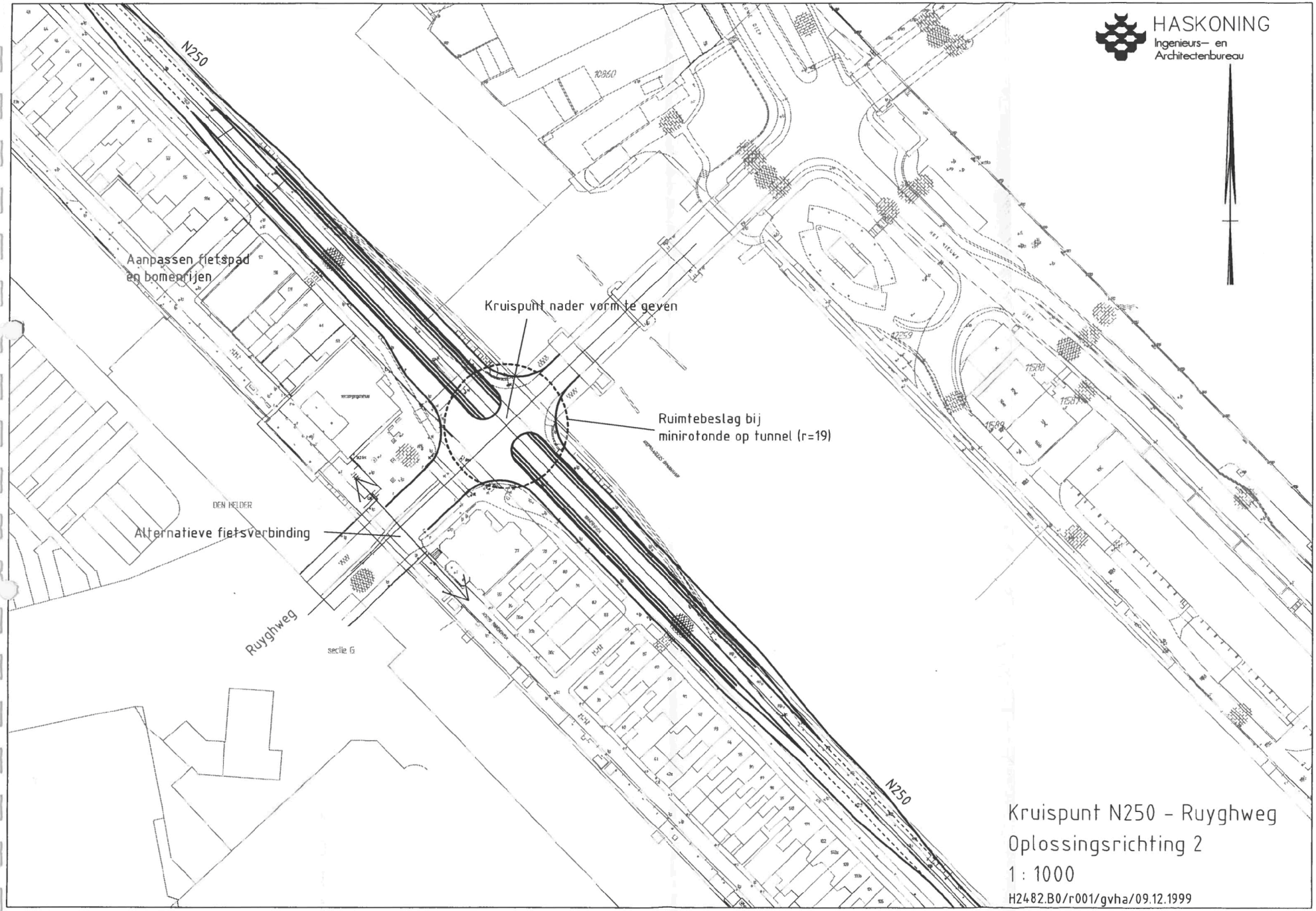
Op 9 december 1999 is reeds door de toenmalige 'werkgroep N250', op basis van onderzoek vastgesteld, dat op de kruising Ruyghweg/ Binnenhaven/Van Kinsbergenbrug een tunnelbak met viaduct aangelegd kan worden, waarbij de bestaande bebouwing gehandhaafd kan blijven. Deze oplossingsrichting genoot toen reeds de voorkeur van o.a. de provincie Noord-Holland boven alternatieve oplossingsrichtingen.

De ontwerptekeningen van 1999 zijn beschikbaar (Haskoning Ingenieursbureau) en zullen worden gebruikt worden om een kostenraming te laten opstellen, om zo inzichtelijk te maken of de eventueel te plegen infrastructurele investering realistisch en passend is ten opzichte van de negatieve (economische) gevolgen die door de huidige situatie op de N250 worden veroorzaakt. Deze kostenraming zal zodanig worden opgesteld dat deze voldoet aan de eisen die de provincie daaraan stelt. Als ondertekenaars van dit manifest zijn wij, gegeven het grote onderliggende belang, bereid om de kosten van de op te stellen kostenraming gezamenlijk voor onze rekening te nemen, waardoor de opdracht nu zonder vertraging kan worden verleend. Private ondertekenaars van dit manifest zien graag dat een publieke partij, met ervaring op dit vlak, als opdrachtgever zal fungeren. De gemeente Texel heeft bereidheid getoond om op praktische gronden nu deze rol op zich te nemen, waarbij nauw zal worden opgetrokken met alle betrokken partijen inclusief gemeente Den Helder.

Van het ontvlechten van de verkeerstromen op de kruising Ruyghweg/ Binnenhaven/Van Kinsbergenbrug profiteren naar onze overtuiging niet alleen de ondertekenaars van dit manifest, maar tevens de inwoners van Den Helder die woonachtig zijn langs de N250 en/of werkzaam zijn bij bedrijven in de haven. Bovendien verbeteren de verkeersveiligheid en leefbaarheid in Den Helder en vormt de verbetering van de bereikbaarheid in Den Helder een belangrijke voorwaarde voor een aantrekkelijker vestigingsklimaat voor zowel bedrijven als nieuwe inwoners.

Wij doen middels dit manifest een dringend beroep op de provincie Noord-Holland om, in samenspraak met de gemeenten die verenigd zijn binnen 'De Kop Werkt!', prioriteit te stellen bij een verkenning van de mogelijkheid om een tunnelbak met viaduct te realiseren op de kruising Ruyghweg/Van Kinsbergenbrug/Binnenhaven.

716302


HASKONING
Ingenieurs– en
Architectenbureau
N250
Aanpassen fietspad
en bomenrijen
Kruispunt nader vorm te geven
Ruimtebeslag bij
minirotonde op tunnel (r=19)
DEN HELDER
Alternatieve fietsverbinding
Ruyghweg
sectie G
N250
Kruispunt N250 - Ruyghweg
Oplossingsrichting 2
1 : 1000
H2482.B0/r001/gvha/09.12.1999

0741

Locatie	Afdeling	Bureau	Kamer		Registratienr.
Houtplein 33	RWB	V&V	1021	Bureauhoofd	2000/8226

Ambtenaar	Toestel	Datum	Datum besluit
D. Winters	5223	28 februari 2000	Classificatienummer

Onderwerp:

Project N250

Overige registratienummers

##

Voorbereid met (afd.\naam medew.)	Akkoord	Ja	Nee
##			

Het college van GS besluit:

De werkzaamheden aan het project N250 op te schorten tot dat duidelijk is hoe de gemeente de problemen van de N250 denkt te kunnen oplossen

	Datum	Paraaf
Medewerker		
Bureauhoofd	1-2	5.1.2e
(o)Afdelingshoofd		
Directeur		

Financiële, juridische, personele en communicatieve consequenties:

##

Begrotingsnummer: ##

Aanwijzing voor afhandeling

##

Uiterste verzenddatum

##

Toelichting:

Naar aanleiding van de inventarisatie van de problematiek van de N250 heeft de provincie Noord-Holland toegezegd te willen investeren in oplossingen. Hoewel wij daarbij een oplossing met Ravelijnbrug op voorhand niet hebben uitgesloten, hebben zijn in eerste instantie de oplossingen gezocht in aanpassingen van de kruispunten, de aansluitingen en de wegvakken van de huidige N250. Schetsen van mogelijke oplossingen zijn gepresenteerd in de vergaderingen van 15 december 1999 en 24 februari 2000 van de werkgroep N250. Ook tijdens een overleg op 17 januari 2000 met de wethouder de heer Waltmann hebben deze schetsen op tafel gelegen.
In de vergadering van 24 februari is gebleken dat de ambtelijke vertegenwoordiging van de gemeente Den Helder nog al geschrokken is van de grootschaligheid van de mogelijke oplossingen. Zij vinden dergelijke oplossingen niet passen bij de schaal en het ruimtelijk beeld van de gemeente Den Helder. Dhr. Vermeulen, de directeur Havens van de gemeente, heeft in dat overleg gevraagd om pas op de plaats te maken om de gemeente de gelegenheid te geven zich intern te bezinnen over de gewenste oplossingen voor de problemen van de N250

Bijlage(n)

##

Afschrift: beh.ambt/com/archief

Overig 5.1.2 5.1.2e

[illegible]

GS-portefeuille voor

##

Aantekening portefeuillehouder/vervanger

Akl[illegible] 5.1.2e [illegible]ng griffier	Datum
	6/2

De gedeputeerden	Datum	Paraaf
portefeuillehouder ##		
vervanger ##		

[illegible]ERZ[illegible] [illegible]EN

[illegible]2 MR[illegible] 2000

Aantal te tekenen brieven:	##	

Werkelijke verzenddatum

716302 0741

■ **Gedeputeerde Staten**

PROVINCIE Noord-Holland

Datum - 6 MRT 2000 Ons kenmerk 2000-8226

Onderwerp project N250

Bezoekadres
Houtplein 33
Haarlem

Postadres
Postbus 3007
2001 DA Haarlem

Tel 5.1.2e
Fax 5.1.2e

Burgemeester en Wethouders
van Den Helder
Postbus 36
1780 AA DEN HELDER

ARCHIEF
VERZONDEN
07 MRT 2000

Afdeling Ruimte, Wonen en Bereikbaarheid Bijlage(n)

Behandeld door 5.1.2e Telefoon 5.1.2e Uw kenmerk

Geacht college,

Tot onze spijt moeten wij u mededelen dat wij de werkzaamheden aan het project N250 hebben opgeschort. Aanleiding is de twijfel gerezen bij de ambtelijke vertegenwoordigers van uw gemeente over de gepresenteerde oplossingsrichtingen.

Naar aanleiding van de inventarisatie van de problematiek van de N250 heeft de provincie Noord-Holland toegezegd te willen investeren in oplossingen. Hoewel wij daarbij een oplossing met Ravelijnbrug op voorhand niet hebben uitgesloten, hebben wij in eerste instantie de oplossingen gezocht door aanpassingen van de kruispunten, de aansluitingen en de wegvakken van de huidige N250. Schetsen van mogelijke oplossingen hebben wij gepresenteerd in de vergaderingen van 15 december 1999 en 24 februari 2000 van de werkgroep N250. Ook tijdens een overleg op 17 januari 2000 met uw wethouder de heer Waltmann hebben deze schetsen op tafel gelegen.
In de vergadering van 24 februari is gebleken dat uw ambtelijke vertegenwoordiging nog al geschrokken is van de grootschaligheid van de mogelijke oplossingen. Zij vinden dergelijke oplossingen niet passen bij de schaal en het ruimtelijk beeld van de gemeente Den Helder. Dhr. Vermeulen, de directeur Havens van uw gemeente, heeft in dat overleg gevraagd om pas op de plaats te maken om de gemeente de gelegenheid te geven zich intern te bezinnen over de gewenste oplossingen voor de problemen van de N250.

Op grond van deze ontwikkelingen hebben wij onze werkzaamheden aan het project opgeschort. Pas wanneer duidelijk is hoe de gemeente de problemen van de N250 denkt te kunnen oplossen zullen wij de werkzaamheden hervatten.

Inmiddels is er een afspraak gemaakt voor bestuurlijk overleg op 30 maart a.s. Dit overleg moet leiden tot een gemeenschappelijke visie over de na te streven oplossingen voor de problematiek van de N250. Op basis van een dergelijke visie moet het mogelijk zijn om begin april de draad weer op te pakken.

PROVINCIE Noord-Holland

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,
namens dezen,

[redacted] er,

5.1.2e

drs. C. [redacted] 5.1.2e

Afschrift aan:

Burgemeester en Wethouders van Texel
Postbus 200
1790 AE Den Burg

Koninklijke Marine
Postbus 10000
1780 CA Den Helder

Rijkswaterstaat, dienstkring Alkmaar
Postbus 8155
1802 KD Alkmaar

Regiopolitie Noord-Holland Noord
Postbus 37
1780 AA Den Helder

Koninklijke Marechaussee
Nieuweweg 4
1782 AZ Den Helder

TESO
Pontweg 1
1797 SN Den Hoorn

Connexion
Past. Koopmanweg 2
1784 NX Den Helder

Provincie Noord-Holland

Staf Mobiliteit – J. Olthof

Dossiernummer	16410
Vergaderdatum	2 september 2024
Agendapunt	23
Titel	Bila Rommel – Olthof 3 september 2024 Ontwikkeling Maritiem cluster

Geagendeerd	Vergaderdatum
Staf Mobiliteit – J. Olthof	2 september 2024

Programma Ontwikkeling Maritiem Cluster Den Helder

Bila Rommel - Olthof

3 september 2024

Stand van zaken

Aankomende momenten

Maritiem cluster

gemeente DEN HELDER · Provincie Noord-Holland · Ministerie van Defensie

Agenda

1. Status Programma Maritiem Cluster (10 min)
   - Dashboard: korte toelichting, mn de rode bollen besluitvorming en financiering ter bespreking

2. Inzoomen:
   a. Betrokknheid PNH bij Mobiliteit: integrale uitwerking Ravelijn/Moormanbrug/NDNW (10 min)
   b. Ontwikkelingen haveneconomie (5 min)
   c. Ontwikkelingen Den Helder Airport (10 min)

3. Vooruitblikken

Maritiem cluster

Dashboard Programma Ontwikkeling Maritiem Cluster Den Helder [cpt 5 aug 2024]

Missie :
- Veiligheid én duurzame energievoorziening op en vanuit zee
- High-Tech zeehaven (civiel en militair)
- Krachtige stad en leefomgeving
- In samenhang met Noordkop N-H

I. Projecten in uitvoering	Svz	Volgende mijlpaal	Issue/risico?
• Kadeverbreding Havendijk	Verzoek aan HHNK om kostenraming rechte keerwand. Meerkosten kade opgebracht in cpt-Kadernota	Opnemen in Kadernota. Uiterlijk okt '24: samenwerkingsovk GDH en HHNK	Onderbouwing kosten HHNK Krapte begroting GDH
• Moormanbrug	PK in concept gereed en afgestemd met DOSCO, aangekondigd bij Bestuursstaf	Onderzoek kaderuimte gereed; indienen Projectkaart, inplannen Behoeftestellingsberaad sep/okt.	Financiering
• Ravelijnbrug	Uitvraag tbv variantenstudie door ingenieursburo. Capaciteitsvraag tbv volwaardig projectteam (PL , adviseurs) staat uit.	Opdracht variantenstudie (okt ' 24); opstellen PVA; inrichten en bemensen projectteam	Financiering Capaciteit & Priostelling PNH
• Vaarroute Boerenverdriet	Onderzoek scenario's loopt	Indienen aanvraag IKW 1 sep: eerste resultaten inventarisatie	
• Legering Buitenveld	Ruimtelijk ontw-kader, inventarisatie deelonderzoeken	1 nov: Ontw-kader gereed 1 dec: gebiedsplan def-locaties	
• Herbestemming 'Paleis'	Projectfiche vastgesteld; afstemming RVB	Opdracht geven opstellen BC / 'Bidbook'	Erfgoed

II. Projecten in voorbereiding	Svz	Volgende mijlpaal	Issue/risico
• Doorontwikkeling NDNW	Inventarisatie loopt; positief gesprek OVDH. Tbv herinrichting weg NDNW: inrichten en bemensen team vanuit GDH	5 sep: eerste resultaten inventarisatie. Opstarten impactanalyse inrichting NDNW & start omgevingsplan	

III. Ontwikkelingen / kansen / bedreigingen	Svz	Actie OMC
• Renovatie Veerhaven	Bestuurlijk advies voorkeur aanrijterrein verstuurd	
• Maritime Maintenance Valley	Intentie ovk CZSK/DMI met maritieme partijen getekend. Overleg DMI en GDH opgestart.	Behoefte ruimte tbv ODC en KBW concreet maken tbv vervolggesprek eind sep
• Ontw. Kooyhaven / Kooypunt	Diverse ontwikkelingen met (fors) ruimtebeslag	Zie voorgaande: uitvoeren quick scan door GDH
• Den Helder Airport	Onderzoek NLR eerste cpt gereed	
• Wind op Zee (aanlanding, O&M)	Opdracht aan RHAS: verdieping NSEC-studie	

IV. Sturing programma / randvoorwaarden	Svz	Issue/ risico?
• Tempo en synchronisatie besluitvorming	MM-brug en Ravelijn integreren met herinrichting NDNW: • Gestart met integratiesessies met vast ritme • Inrichten projectteam NDNW, starten met Impactanalyse her inrichting NDNW • Procesgang PNH, Def en GDH in kaart gebracht; qua beslismomenten op elkaar afstemmen • Inventariseren gezamenlijk op te lopen onderzoeken en vergunningen (opdracht Omgevingsdienst NHN) • Integraal oplopen NDNW en beide bruggen heeft hoogste prio binnen programma OMC	Uit de pas lopen
• Financiering	Eerste analyse uitgevoerd; strategie uitwerken richting andere ministeries. Invest. **Strategie PNH: prio voor N250!**	
• Inrichten uitvoeringsstrategie	Wg intern GDH werkt aan pva voor instrumentarium (RO, kostenverhaal)	
• Communicatie	LinkedIn-pag live; Opdracht aan NH-Nieuws voor korte docu 'Havens'. Uitwerken 'Big Why' / visualisatie	Zichtbaar heid
• Omgevingsmanagement	Opstarten tbv combi MM-brug/Ravelijn/NDNW en daarnaast Buitenveld	
• Mobiliteitsvisie, investeringsagenda NHN	Mob.visie: commentaar verwerkt, volgt bestuurlijke weg. Startnotitie Invest-agenda in sep gereed	Onvold. sturing

V. Appreciatie PM OMC	Svz & prognose
• Algemeen	• PM
• Projecten in uitvoering	
• In voorbereiding	
• Ontwikkelingen / kansen/ bedreigingen	
• Sturing & randvoorwaarden	

2A betrokkenheid PNH en mobiliteit

- Planuitwerking Ravelijnbrug:
  - Variantenstudie: okt ’24 – juni ‘25
  - Parallel planstudie: vergt volwaardig projectteam
  - Uitwerken principebesluit eigendom en beheer toekomstige trace & huidige N250 = netwerk
- Integrale uitwerking Ravelijn / Moormanbrug / NDNW:
  - Gemeente DH neemt voortouw:
    - impactanalyse NDNW
    - samenstellen projectteam
    - gezamenlijke onderzoeken tbv ruimtelijk ontwerp en vergunningen (inventarisatie OD NHN gestart)
  - Besluitvorming PNH, GDH en Defensie afstemmen
- Investeringsagenda Mobiliteit Kop NHN: startnotitie in okt ‘24

Maritiem cluster
DEN HELDER Provincie Noord-Holland Ministerie van Defensie

Moormanbrug
Opstellen Projectkaart:
- Behoeftestelling
- Onderzoek kaderuimte
- Verkeersonderzoek
Q2-24
Besluit: goedkeuren PK
Behoeftestellingberaad
Q4-24
Opstellen Projectvoorstel:
- Samenstellen team
- Bepalen benodigde vergunningen & onderzoeken
- Ruimtelijk ontwerp?
- Bepalen verwervingsaanpak
Besluit: goedkeuren PV
= onomkeerbaar; opdracht realisatie
Portfolioberaad VG
Q4-25
Realisatie:
- vergunningen
- Omgevingsmgt
- Bouwen
- oplevering
Ravelijnbrug
Onderzoek varianten Ravelijnbrug:
- Advies voorkeursalternatief
- Bijgewerkt PvA, risicodossier
Q2-25
Besluit: voorkeurs-alternatief
Welk gremium?
Q2-25
Opstellen Projectbesluit – en opdracht:
- Conditionerende onderzoeken
- Ruimtelijk ontwerp
- Meekoppelmaatregelen
- Kostenraming
- Afspraken projectpartners
- Verwervingsstrategie(?)
Q1-26
Project-besluit- en opdracht
= onomkeerbaar; opdracht realisatie
Welk gremium?
Q2-26
Realisatie:
- vergunningen
- Omgevingsmgt
- Bouwen
- oplevering
Herinrichting NDNW (CONCEPT)
Onderzoek
- Impactanalyse
- Bezien relatie bruggen, wegprofiel, onderhoudsschema, etc.
Q4-24
Besluit: voorkeurs-alternatief
Welk gremium?
Opstellen Projectbesluit – en opdracht:
- Conditionerende onderzoeken
- Ruimtelijk ontwerp
- Meekoppelmaatregelen
- Kostenraming
- Afspraken projectpartners
- Verwervingsstrategie(?)
Project-besluit- en opdracht
= onomkeerbaar; opdracht realisatie
Welk gremium?
Realisatie:
- vergunningen
- Omgevingsmgt
- Bouwen
- oplevering
Regionale Investerings Agenda (RIA)
Onderzoek
- Uitgangspunten inventariseren
- Aanpak Ontwikkelen
- Uitwerken startdocument
Besluit: Vaststellen Startdocument RIA
Okt '24: platform Mobiliteit
Opstellen Regionale Investerings Agenda
- In te vullen obv uitkomsten startdocument
?
Welk gremium?

2B Haveneconomie

- Toezegging RWE en SSE → Den Helder!
- 1e gerealiseerde project: opening Kade Het Nieuwe Werk op 23 okt
- Gemeente DH en HHNK: SOK mbt kadeverbreding Havendijk
- PoDH: Letter of Intent LOI met Port of Amsterdam in de maak
- PoDH lid van AYOP (10-9)

Relatie met Energie/WOZ en Ontwikkelperspectief NHN:

- Onderzoek RHDHV: verdiepen NSEC-studie 'Ruimte voor installatie en onderhoud WOZ in zeehavens' voor PoDH
- Onderzoek De Ruijter/Buck: Energie in de Kop → welke bedrijvigheid trekt dat aan?

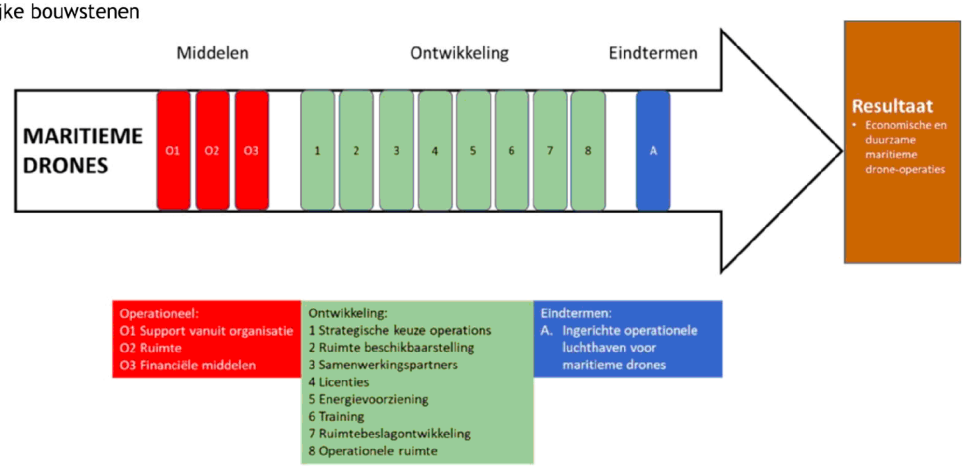
Maritiem cluster

DEN HELDER Provincie Noord-Holland

2C Ontwikkelingen Luchthaven Den Helder

- Rapport toekomstperspectief Luchthaven Den Helder afgerond (als bijlage 90% versie bij stafstuk)
  - 6 marktkansen uitgewerkt en 2 randvoorwaardelijke bouwstenen
    - Maritieme drones
    - Drones voor energieparken
    - Air taxi's en vertiports
    - experimenteerruimte
    - U space
    - ➢ Onderwijs en training → PNH 27/10
    - ➢ Duurzame energiedragers
  - In ontwikkellijnen. Voorbeeld:

  → basis voor levensvatbare civiele luchthaven en…. Werk aan de winkel

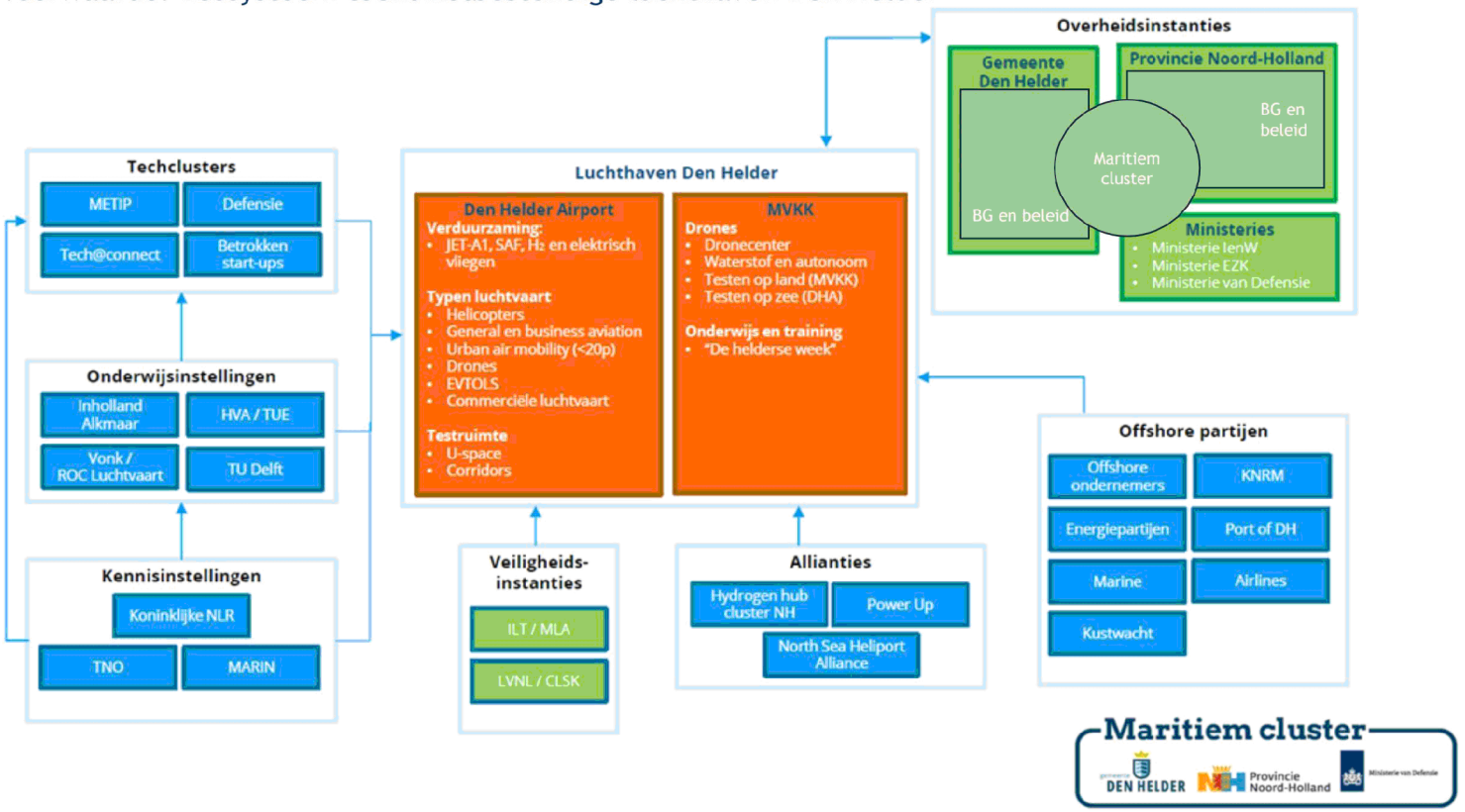


- DO 18-9:
  - gaan we door?
  - commitment óók ministeries, I&W, KGG en PBNI
  - rol gemeente
  - wie trekt wat

1e indruk gedeputeerden?
Communicatie gemeenten?

Maritiem cluster
DEN HELDER
Provincie Noord-Holland

Voorwaarde: Ecosysteem toekomstbestendige luchthaven Den Helder



3. Vooruitblik bijeenkomsten, tm Q2

- 10-9-24 Regiobezoek Kop – GS
- 10-9-24 Offshore experience – Esther
- 4-10-24 bila [redacted] – drone agenda - Jeroen
- 22-10-24 Bezoek Stas Tuinman NPRD/OMC – Esther namens CdK
- Najaar 24 Bezoek DG Vd Burg Kop van NH – Platform Mobiliteit - Jeroen
- ?? maart 25: bezoek I&W, KGG Energie en Havens, samen met Amsterdam/IJmuiden
- Als mogelijk te koppelen aan werkbezoek Esther en RvC PoDH

3. Vooruitblik discussies 2025 (nog in ontwikkeling)

- Q2
  Infrastructureel netwerk Den Helder – Texel irt ontwikkelingen Maritiem cluster: eigendom, beheer. Traject met gemeente DH, KM en Texel (!).
  Keuze bepaalt mede financieringsbehoefte in Ravelijn.
  Keuze Variant Ravelijn.
- Q2
  Mogelijke cofinancieringsvragen voor 'koppelkansen aanrijterrein Veerboot Den Helder', 'verbreding Havendijk'; uitvoeringsinstrumentarium?
- Inzicht in overige investeringsvraagstukken + procesmanagement Luchthaven – beslissing vervolg.

Maritiem cluster
DEN HELDER Provincie Noord-Holland Ministerie van Defensie

Uit vorige presentatie: Raakvlakken OMC

Energie en economie: input, borging
- Aanlanding wind op zee
- NNHN 380 kV
  - Regioadvies
- Uitvoeringsagenda Economie: toekomstbeeld Economie
  - Haven (s)
  - Luchthaven (s)

Dienstbaar aan Wonen, werken, leven
- Ruimtelijk voorstel integraal (+ economie, energie, bereikbaarheid, …)
  - Wonen – legering – leefbaarheid – natuur&recreatie (IKW, Regiodeal NHN, Elke regio Telt – en NPRD)

Bereikbaarheid en mobiliteit: randvoorwaardelijk
- Investeringsagenda NHN / platform Mobiliteit
- Regionale uitvoeringsagenda
- Smart Mobility
- Interne programmering

Provincie
Noord-Holland

Datum vergadering
2 september
Staf

Uw contactpersoon
5.1.2e
BEL/DE

Staf RO, economie, havens en recreatie, Rommel
Staf Mobiliteit, Olthof

Unitmanager

Sectormanager
5.1.2e 5.1.2e

Directeur
Herman Schartman

Telefoonnummer 5.1.2e
5.1.2e n@noord-holland.nl

Bijlagen: 2

26-08-2024 1|2

Betreft: bila Rommel-Olthof 3 september 2024
Ontwikkeling Maritiem cluster

Nota GS-staf

1. Doel van de bespreking/toelichting

De agenda van de bila:

- Korte stand van zaken van de voortgang binnen het programma, bespreking van 'rode bollen' in dashboard voor besluitvorming en financiering
- Inzoomen op betrokkenheid PNH bij mobiliteit (integraal uitwerken projecten), haveneconomie en Luchthaven Den Helder.
- Ten aanzien van het laatste punt ter bespreking: hoe gemeenten te betrekken na afronding van het NRL-rapport?

- Vooruitblik op bijeenkomsten tot en met begin 25 en discussie/beslispunten die in 25 te verwachten zijn.

- Bijlagen:
  - Presentatie 3/9
  - De 90% versie Toekomstperspectief Luchthaven Den Helder is ter info als bijlage bijgevoegd, mét de

opmerkingen die nog verwerkt moeten worden.

2. **Voorstel tot besluitvorming**
   ter bespreking
3. **Financiële, personele en juridische consequenties**
   -
4. **Communicatieve consequenties**

-

5. **Wijze van totstandkoming**

Aanwezig tijdens de bila: 5.1.2e 5.1.2e 5.1.2e 5.1.2e 5.1.2e 5.1.2e 5.1.2e (programmamanager MC namens Defensie, gemeente en PNH) 5.1.2e 5.1.2e en 5 5.1.2e

Provincie Noord-Holland

Staf Mobiliteit – J. Olthof

Dossiernummer	17715
Vergaderdatum	3 februari 2025
Agendapunt	21
Titel	Voorbespreking Overeenkomst Maritiem cluster Den Helder

Geagendeerd	Vergaderdatum
Staf Mobiliteit – J. Olthof	3 februari 2025

[Voorlopige titel] Aanvullende afspraken Versterken integrale aanpak Ontwikkeling Maritiem Cluster Den Helder of Aanvullende afspraken Bestuursakkoord Ontwikkeling Maritiem Cluster Den Helder
[versie MMPvdB 27-1-25 – met opm 6.1.2e

Ondergetekenden:

a. Het Ministerie van Defensie, in deze vertegenwoordigd door Staatssecretaris G.P. Tuinman, hierna te noemen 'Defensie',

b. Het college van Gedeputeerde Staten van de provincie Noord-Holland, handelend als bestuursorgaan, in deze vertegenwoordigd door gedeputeerde E.A.S. Rommel, hierna de te noemen als 'de Provincie',

c. Het college van Burgemeester en Wethouder van de gemeente Den Helder, handelend als bestuursorgaan, in deze vertegenwoordigd door wethouder F. Camara, hierna te noemen als 'de Gemeente',

d. Het college van ...Texel

Hierna gezamenlijk te noemen: 'Partijen'.

Overwegingen:
Defensie, Provincie Noord-Holland en Gemeente Den Helder werken samen aan een toekomstbestendige ontwikkeling van het bredere havengebied in Den Helder.
Hiertoe hebben zij op 29 juni 2023 het Bestuursakkoord Ontwikkeling Maritiem Cluster gesloten, waarin is vastgelegd dat zij gezamenlijk studie, planuitwerking en besluitvorming voor verschillende onderdelen van het 'Voornemen Integrale Ontwikkeling Maritiem Cluster' oppakken. In dit Voornemen is een scala aan mogelijke projecten opgenomen, onderverdeeld in clusters, die in samenhang opgepakt worden. Een brede, integrale en gebiedsgerichte aanpak is essentieel om te komen tot realiseerbare en inpasbare oplossingen van de opgaven van het bestuursakkoord. Samen wat moet, afzonderlijk wat kan.
Het samenwerkingsverband Ontwikkeling Maritiem Cluster streeft naar synergie tussen de civiel-militaire ontwikkelingen om niet alleen de economisch en sociaal-maatschappelijke structuur van de regio Kop van Noord-Holland en de stad Den Helder te versterken maar ook om de ontwikkeling van de defensieorganisatie richting een moderne krijgsmacht in Den Helder te ondersteunen.

In het bestuursakkoord is ook geconstateerd dat de inzet van andere overheden met een belang en verantwoordelijkheid gewenst kan zijn om tot besluitvorming te komen. In de afgelopen anderhalf jaar zijn concrete stappen gezet op plannen in het Voornemen, zowel op de inhoud als in de samenwerking met andere partijen. Om hieronder nader omschreven reden is de gemeente Texel medeondertekenaar van onderhavige afspraken.

Commentaar [XL1]: Ik vraag me af of we Texel hier moeten noemen. Vervolgens praten we over de partijen van het bestuursakkoord (en niet HHNK) en is het ondertekenblok slechts de drie partijen. HHNK was mede ondertekenaar, waarom niet eenzelfde positie voor Texel.

Commentaar [MM2R1]: Ter bespreking in PT

Commentaar [MM3R1]: Ook juridisch checken - irt BAK

Commentaar [HH4R1]: Had ik al gedaan. Dan komen we uit op op ofwel para 2.6 van het BAK (voorafgaand aan de uitvoering worden uitvoeringsovereenkomsten gesloten) ofwel para 5.2 (aansluiten andere overheden bij het akkoord). Het lijkt er op dat jullie het laatste voor ogen hebben. **Moeten we grondig op een rij zetten, want tbv bijdrage van Texel hen integraal onderdeel maken van het BAK en dan dus ook in de governance etc voor het geheel Maritiem Cluster, moeten we dat willen?? Mijn voorstel: sluit een uitvoeringsovereenkomst met TXL en vermeld dat in de considerans. NB: maar eerst uitkomst gezamenlijk college TXL –DG op 28/1 afwachten …**

Commentaar [MM5R1]: Ps 6.1.2e 6.1.2e

CONCEPT

Het moment is aangebroken om van Voornemen naar planuitwerking te gaan. Om dit mogelijk te maken zijn concrete vervolgstappen ter versterking van de integrale aanpak nodig. Deze worden als aanvullende afspraken conform artikel 5.2 van het Bestuursakkoord Ontwikkeling Maritiem Cluster uit 2023 in deze overeenkomst vastgelegd.

Stand van zaken en ontwikkelingen
Het bestuursakkoord is de basis voor het Programma Ontwikkeling Maritiem Cluster. Binnen het programma ligt de focus in eerste aanleg op de deelprojecten die in samenhang randvoorwaardelijk zijn voor de bredere ontwikkeling van haven, stad en regio, voor verbetering van de leefbaarheid en voor de bereikbaarheid van de haven, marinehaven en Texel.
Het gaat hier om de volgende deelprojecten :

- Het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier heeft in 2023 het bestuursakkoord mede ondertekend. De Partijen hebben samen met Port of Den Helder, de gemeente Den Helder en andere stakeholders gewerkt aan de versterking van de havendijk aan het Nieuwe Diep. Hierover is op oktober 2024 een samenwerkingsovereenkomst getekend, die toeziet op de realisatie van een verbrede kade, geschikt voor bedrijvigheid voor wind op zee, in combinatie met het op orde brengen van de waterveiligheid.
- Het ontvlechten van het verkeer door een extra oeververbinding over de Koopvaardersbinnenhaven (de Ravelijnbrug), en de bevordering van de doorstroming van en naar de veerhaven in relatie tot de N250;
- Het vervangen en verplaatsen van de Moormanbrug voor extra afmeercapaciteit om de groei van de Koninklijke Marine aan de zijde van het marineterrein op te kunnen vangen en bij te dragen aan de mogelijkheid tot havenontwikkeling aan de civiele zijde;
- in combinatie hiermee aanpassen van het daarop aansluitende tracé Nieuwe Diep / Nieuwe Werk;
- de ontwikkeling van Buitenveld voor legering van defensiepersoneel en daarmee ruimte maken op het Nieuwe Haventerrein voor uitbreiding van andere activiteiten;
- het geschikt maken van 'het Paleis'(voormalig Commandementsgebouw) voor hergebruik.

Om de bereikbaarheid van Texel te garanderen, werkt Rijkswaterstaat aan de vervanging van de aanlandinrichting van de veerhavens op Texel en in Den Helder. Dit vraagt vanwege de het belang van een goede verkeersafwikkeling en specifiek vanwege de samenhang met de ontwikkelingen rond de bruggen en het Nieuwe Diep-Nieuwe Werk, een visie op de herinrichting van het aanrijterrein van de veerhaven in Den Helder.
Vanwege het belang van Texel en de samenwerkende partijen, is het project "aanrijterrein veerhaven Den Helder" toegevoegd aan het programma.

CONCEPT

[Voorlopige titel] Aanvullende afspraken Versterken integrale aanpak Ontwikkeling Maritiem Cluster Den Helder of Aanvullende afspraken Bestuursakkoord Ontwikkeling Maritiem Cluster Den Helder
[versie MMPvdB 27-1-25 – met opm 5.1.2e

Vanwege het belang van de gemeente bij de bereikbaarheid, is Texel medeondertekenaar van onderhavige afspraken, specifiek voor het onderdeel investeringsbereidheid.
In 2024 hebben gemeente, provincie, defensie en andere ministeries zich gebogen over de Toekomst van de luchthaven in Den Helder en het NLR opdracht gegeven om te komen tot een Toekomstperspectief. Hierin is een aantal kansen geformuleerd rond leren en innoveren, en rond de ontwikkeling van maritieme drones, die binnen het programma verder onderzocht worden. Op basis van de onderzoeksresultaten zal besloten worden of de vervolgacties onder het programma blieven of niet.

Aanvullende afspraken
Partijen constateren dat de Ontwikkeling van het Maritiem Cluster een nieuwe fase ingaat. Voor verdere doorontwikkeling zijn aanvullende afspraken nodig over:

1. Versterken van de programmaorganisatie
2. Vastleggen van de investeringsbereidheid
3. Samenwerkingsafspraken ten behoeve van voortvarende besluitvorming

Deze worden in termen van constateringen en afspraken hieronder uitgewerkt.

1. **Versterken van de programmaorganisatie (**

Partijen constateren dat:
1.1…programma groeit – ook inzet procedures --- gezamenlijkheid vasthouden

En spreken af:
1.2…
1.3…

2. **Vastleggen van de investeringsbereidheid**

Partijen constateren dat :

2.1. In de op 30 september 2024 door Provinciale Staten vastgestelde Investeringsstrategie Noord-Hollandse Infrastructuur iNHi vanuit het oogpunt van leefbaarheid een hoge prioriteit is gegeven aan het aanpakken van de huidige N250 als doorgaande route door Den Helder en voor bereikbaarheid Texel (onder de titel Maritiem Cluster);

2.2. Defensie heeft in samenwerking met het RVB de plannen rondom de verplaatsing Moormanbrug en legering Buitenveld nader uitgewerkt in projectkaarten en heeft de benodigde investeringen voor deze opgaven opgenomen in zijn Lange Termijn Plan Investeringen. De planontwikkeling van het Paleis bevindt zich nog in de verkennende fase

2.3. ook besluiten van de gemeente Den Helder noemen;

Commentaar [HH6]: Bezien

Commentaar [MM7]: Nog nader uit te werken

Commentaar [MM8R7]: Fysiek samenwerken?

Commentaar [MM9R7]: Geld/inzet??

Commentaar [HH10R7]: Goed plan! Uiteraard nog nader uitwerken.

Commentaar [MM11R7]: Ter bespreking in PT - voorstel 5.1.2e

CONCEPT

2.4. dat het college van burgemeester en wethouders van Texel tijdens hun vergadering van …. daar belang erkend heeft bij de infrastructurele planonderdelen van het Maritiem Cluster, inclusief het aanrijterrein veerhaven Den Helder;

2.5. het Platform Mobiliteit Noord-Holland Noord werkt samen om de bovenregionale mobiliteitsvraagstukken te behartigen om de bereikbaarheid van Noord-Holland Noord ook in de toekomst te garanderen. Dit wordt onder andere gedaan door gezamenlijk te prioriteren. Infrastructurele projecten uit het Maritiem cluster met een rijkscomponent kunnen een volgende prioriteit van het Platform worden, in te brengen bij bestuurlijke overleggen met het Rijk, zoals het BO-MIRT. In het huidige MIRT-onderzoek 'Multimodale Ring Alkmaar' wordt het uitbreiden van het Maritiem cluster als argument meegenomen voor de bereikbaarheidsmaatregelen op de ring Alkmaar met de N9.

2.6. bovenstaande besluiten getuigen van een investeringsbereidheid van deze partijen, die een goede basis vormt voor verdere uitwerking en aantrekken van additionele middelen.

En spreken af:
2.6 Onder voorbehoud van interne besluitvorming van gemeenteraden, provinciale staten en Minister van Defensie, middelen te reserveren voor:

a. Defensie: vervangen en verplaatsen Moormanbrug, ontwikkelen legering Buitenveld, gebruiksgereed maken van het 'Paleis';

b. Provincie Noord-Holland: het ontvlechten van het verkeer door een extra oeververbinding vanaf de N250 over de Koopvaardersbinnenhaven (de Ravelijnbrug), in relatie tot de gehele N250 inclusief het aanrijterrein van de veerhaven Den Helder;

c. Gemeente Den Helder: het herinrichten van het tracé Nieuwe Diep / Nieuwe Werk, in samenhang met de oplossing voor het creëren van meer kaderuimte in de haven voor het faciliteren van offshore Wind en met het realiseren van voldoende parkeerfaciliteiten in de haven.

d. Gemeente Texel: cofinanciering van (een of meer) nader te bepalen maatregelen behorende bij a tot en met c, die bijdragen aan de bereikbaarheid van Texel. Afspraken hierover worden vastgelegd in een uitvoeringsovereenkomst.

2.7 realisatie van bovenstaande afhankelijk is van het verwerven van additionele middelen. ~~dat~~ Partijen spannen zich gezamenlijk in ~~spannen~~ voor het verwerven van additionele middelen en ondernemen de daartoe noodzakelijke aanvragen en activiteiten ~~ondernemen~~, onder andere via het Platform Mobiliteit NHN.

Commentaar [HH12]: Zou hier verwachten verwijzing naar Mobiliteitsaanpak Den Helder – TXL!!

Commentaar [MM13R12]: Is nog niet vastgesteld?

Commentaar [MM14]: Toevoeging i.r.t. 2.7

Commentaar [MM15]: Toevoeging 5.1.2e Kaderuimte hoeft m.i. niet, is al een overeenkomst over. Parkeerruimte ben ik het niet mee eens, is te specifiek, valt niet onder tracé, maar onder gebiedsontwikkeling NDNW

Commentaar [HH16R15]: Mee eens. Hier weglaten. Reactie op dit concept afwachten.

Commentaar [MM17]: Als we dit doen, dan goed om toe te voegen hoe besloten wordt waar aan bijgedragen wordt. Mag Texel dat zelf bepalen, of de Stuurgroep, obv 4.4.1. van het BAK // bestuurlijk 4.3.2.

Is wel gekoppeld aan uitvoeringsovereenkomsten

Commentaar [MM18]: Ter discussie

CONCEPT

2.8 dat gemeente Den Helder en provincie op basis van uit te voeren verkeersonderzoeken nader in overleg treden over eigendom, beheer en onderhoud van bestaande en nieuwe infrastructuur, vanaf het begin van de N250 bij kruispunt Kooybrug. Op basis van deze afspraken en nadere uitwerking van de verschillende genoemde planonderdelen kan besloten worden bovenstaande afspraken te herzien.

3. **Samenwerkingsafspraken ten behoeve van voortvarende besluitvorming**

Partijen constateren dat:

3.1. De omvang en complexiteit van het realiseren van twee nieuwe bruggen en aanpassing van een doorgaande weg met verschillende bevoegde gezagen een zorgvuldige en integrale planologische procedure vereist.

En spreken af:

3.2. Betrokken partijen, in deze de gemeente, provincie en Defensie onderzoeken welke procedure het meest bijdraagt aan snelle en zorgvuldige en samenhangende besluitvorming.
Of: spreken af hiervoor .... Projectbesluit

Commentaar [HH19]: Mede afhankelijk van uitkomst sessie olv RHAS donderdag 30 jan

4. Deze afspraken toe te voegen als addendum bij het Bestuursakkoord Ontwikkeling Maritiem Cluster.

Aldus overeengekomen te .... op .....

DE STAATSSECRETARIS VAN DEFENSIE,

G.P. Tuinman

CONCEPT

GEDEPUTEERDE STATEN VAN DE PROVINCIE NOORD-HOLLAND,
Namens deze gedeputeerde

E.A.S. Rommel

BURGEMEESTER en WETHOUDERS VAN DE GEMEENTE DEN HELDER,
Namens deze wethouder

F. Camara

BURGEMEESTER en WETHOUDERS VAN DE GEMEENTE TEXEL,
Namens deze wethouder

6.1.2e (?)

CONCEPT

Provincie
Noord-Holland

Datum vergadering
3 maart 2025
Staf

Staf Ruimtelijke Ontwikkeling, Economie, Havens en Recreatie, Esther Rommel
Staf Mobiliteit, Jeroen Olthof

Unitmanager

Sectormanager
5.1.2e 5.1.2e 5.1.2e

Directeur
Herman Schartman

Bijlagen: 1

Uw contactpersoon
5.1.2 5.1.2e
BEL/DE

Telefoonnummer 5.1.2e
5.1.2e n@noord-holland.nl

25 februari 2025 **1**|4

Betreft: Toets Aanvullende afspraken Ontwikkeling maritiem cluster en vervolgproces

Nota GS-staf

1. Doel van de bespreking/toelichting

Eind 2024 heeft staatssecretaris Tuinman van Defensie twee keer gesproken met Esther Rommel en wethouder Fotigui Camara van Den Helder. Uitkomst: er zijn nadere afspraken nodig om tempo te kunnen maken in de realisatie van de doelstellingen van het Maritiem cluster.

Die concept-afspraken liggen er nu. Naast een overzicht van de stand van zaken en ontwikkelingen, worden in het document afspraken gemaakt over het versterken van de Programmaorganisatie, samenwerking ten behoeve van snelle besluitvorming en investeringsbereidheid. Het hoofdthema.

Wat betreft de bestuurlijke afstemming over de afspraken is vooralsnog het voorstel een kort 'verkennend' Bestuurlijk overleg op 20 maart, na afloop van het BO over het Nationaal Programma Ruimte voor Defensie. Gevolgd door ondertekening van de afspraken begin mei.

Inzet PNH
Over de investeringsbereidheid is aan Esther en Jeroen op 3 februari gevraagd waar zij op willen inzetten. Antwoord van beiden was: een beweging van Defensie richting bijdrage aan infrastructuur/brug én gezamenlijk optrekken richting andere (rijks-)partijen. Defensie zou

ook aan moeten schuiven bij - in ieder geval - I&W-trajecten. Deze twee punten worden hieronder nader besproken.

Herman Schartman heeft op 12 februari de boodschap van gedeputeerden gedeeld in de ambtelijke Stuurgroep OMC.
Reactie van Defensie:
1. Investeringsbereidheid: gezien de te verwachten precedentwerking zal Defensie nooit direct gaan bijdragen aan civiele infrastructuur.
Dat neemt niet weg dat het ministerie wel bereid is afspraken te maken over een financiële bijdrage aan "koppelvlakken van de defensieopgaven Buitenveld en Moormanbrug op civiele infrastructuur".

2. Defensie is zeer bereid deel te nemen aan MIRT-trajecten, zoals de Regionale Investeringsagenda, Bereikbaarheidsvisie etc. In de stuurgroep is afgesproken om dit voorafgaand aan een BO, met de DG's Defensie en I&W-Mob te bespreken. Dit overleg zou passen binnen de opvatting van 5.1.2e 5.1.2e dat Defensie zelf de lobby bij I&W moet doen.
Er lopen inmiddels ook gesprekken met I&W 5.1.2e over de vraag hoe de OMC-opgave in te bedden tbv het MIRT-overleg in november 2025. Hij acht het te vroeg voor een 2-DG overleg.
De boodschap van I&W is: de regio zal keuzes moeten maken (ook MRA daarin meenemen), er is relatief weinig geld en dit is gekoppeld aan woningbouwopgaven. Van belang is dat in de propositie van het Maritiem Cluster duidelijk wordt dat de maatregelen bijdragen aan *nationale weerbaarheid*. Defensie neemt op zich dit nieuwe perspectief mee te nemen in interdepartementale overleggen, met het Maritiem Cluster als casus.
Later beslissen wanneer het juiste moment is om de DG's het gesprek te laten voeren.

Ambtelijke reactie en vragen aan bestuurders:
1. Investeringsbereidheid: ambtelijk is de inschatting dat deze toezegging op dit moment het hoogst haalbare is. Het biedt aanknopingspunten om op een later moment te praten over een bijdrage aan civiele infrastructuur. Het is alleen op dit moment niet duidelijk of dat ook aan de Ravelijnbrug zelf zal zijn. Mogelijk wel aan in- en uitvoegstroken, verkeersinstallaties etc. Het zullen geen grote bedragen zijn.

Zie hiervoor paragraaf 1 in de concept Aanvullende afspraken. Zie de bijlage.

Vervolg
Voorbereiden iMPi november '25. Binnen het iMPi is op dit moment voldoende ruimte binnen de stelpost *Verbeteren en Uitbreidingsreserveringen* om investeringen in de N250 - leefbaarheid Den Helder van 120 mio (1e inschatting, rond de zomer concreter, incl

aanrijterrein Veerhaven/demping) te kunnen doen.
Tegelijk met de actualisatie van het iMPi formuleren we een voorstel voor PS voor dekking van de kosten van de Programmaorganisatie en studiekosten.

GS besluiten voorafgaande aan het BO over de Aanvullende afspraken en sturen een brief aan PS, waar de verhoging van het iMPI in aangekondigd wordt.

Vraag aan gedeputeerden: akkoord met de concept Aanvullende afspraken, in het bijzonder paragraaf 1 over investeringsbereidheid, en oplijnen naar ophogen van 'Den Helder' vanuit stelposten uit het iMPi?

2. De boodschap van I&W is: keuzes maken. Defensie wijst dan in eerste instantie naar Jeroen, als boodschapper naar de regio en gesprekspartner voor I&W. Ambtelijk hebben we aangegeven dat niet verwacht kan worden dat de afspraken met de regio, waar jarenlang aan gebouwd is (mn Alkmaar) opeens losgelaten kunnen worden. Daar is de koppeling met de woningbouwopgave te groot voor en ook voor de bereikbaarheid van Den Helder (Kop) is doorstroming op de Ring Alkmaar van belang. Het is een samenhangend geheel, dus kiezen is niet aan de orde.
Hoe hiermee om te gaan?
In de komende tijd wordt de propositie Maritiem Cluster versterkt/aangepast rond *nationale weerbaarheid* . Dit zou dan zijn weerslag moeten vinden in de Regionale Investeringsagenda, Bereikbaarheidsvisie en uiteindelijk in het voorstel richting I&W voor november, of voor een volgend moment (afhankelijk van de snelheid van de projecten). Met DH/MC als derde prioriteit binnen NHN.
Of moet er meer druk op? OMC gaat op de schop vanaf 2030.
Realisatietermijn mee laten wegen in prioritering?

Vraag aan gedeputeerden: hoe zien bestuurders dit? Welke stappen (proces en inhoud) zouden we moeten/kunnen zetten om regionale afspraken gestand te doen én het MC serieus mee te laten wegen?

Ook Texel wil investeren. Defensie en gemeente willen echter niet dat de gemeente partij wordt in de Aanvullende afspraken. Daarom wordt een separate Intentieovereenkomst opgesteld van het Maritiem Cluster met Texel. Mogelijk ook begin mei te tekenen. Dit wordt meegenomen in het GS-besluit.

2. Voorstel tot besluitvorming

Akkoord op concept Aanvullende afspraken.
Zie vragen

3. Financiële, personele en juridische consequenties

1e Juridische toets gedaan en op hoofdlijnen akkoord bevonden.

4. Communicatieve consequenties Nu geen

5. Wijze van totstandkoming

5.1.2e 5.1.2e 5.1.2e 5.1.2e

6. Verdere procedure – grofweg

- 20 maart: Verkennend BO
- Begin mei: ondertekening Aanvullende afspraken

- Afronden variantenstudie Ravelijn maart en start studiefase
- RIA/Bereikbaarheidsvisie sept/oktober
- Impl november
- MIRT november
- Afronden studiefase VKA Ravelijn medio 26

- Besluit aanrijterrein Veerhaven september 25
- Afronden studiefase Moorman/Nieuwe Diep-Nieuwe Werk VKA's eind 25
- Besluit eigendom, onderhoud en beheer (nieuwe) infrastructuur medio 26
- medio 26 start oploop procedures

Provincie Noord-Holland

Datum vergadering: 11 maart 2025

Registratienummer: 2302846/2384128

Uw contactpersoon
5 5.1.2e
BEL/DE

Portefeuille Havens
Portefeuillehouder E. Rommel
Plaatsvervanger J. Olthof

Telefoonnummer 5.1.2e
5.1.2e n@noord-holland.nl

5 bijlage(n)

Nota GS

Onderwerp: Aanvullende afspraken Ontwikkeling Maritiem Cluster met het ministerie van Defensie en de gemeente Den Helder

Paragraaf 1
Het college besluit:

1. *Aanvullende afspraken Ontwikkeling Maritiem Cluster Den Helde*r aan te gaan met het Ministerie van Defensie en de gemeente Den Helder.
2. De portefeuillehouder Havens te machtigen redactionele wijzigingen in de *Aanvullende afspraken* door te voeren, op basis van nader overleg met het Ministerie van Defensie en de gemeente Den Helder.
3. De portefeuillehouder Havens te machtigen de *Aanvullende afspraken* te tekenen.
4. PS door middel van bijgaande brief te informeren nadat het document is ondertekend.
5. Op grond van artikel 84, in samenhang met het belang genoemd in artikel 5.1, tweede lid, sub i, van de Woo, geheimhouding op te leggen op de onderhavige besluitpunten tot 21 maart 2025, de dag ná ondertekening van de *Aanvullende afspraken Ontwikkeling Maritiem Cluster*.

Paragraaf 2
Toelichting voor de openbare besluitenlijst:
Nvt.

Interne toelichting GS
Openbaarmaking van de besluitpunten in deze fase kan het besluitvormingsproces schaden en dit raakt het goed functioneren van

de provincie. Dit belang weegt zwaarder dan het belang van openbaarmaking.	
Paragraaf 3 **Gevolgen:**	
Financiële gevolgen en risico's?	**Ja**
Formatieve gevolgen en risico's?	**Nee**
Juridische gevolgen en risico's?	**Ja, zie de bijlage**
Worden bindende afspraken gemaakt met andere partijen?	**Ja, het akkoord wordt opgenomen in het Overeenkomstenregister.**
Gevolgen en risico's openbaar maken besluit?	**Ja. Besluit komt niet op de openbare besluitenlijst , die een dag na de GS-vergadering om 11.00 uur gepubliceerd wordt. Publicatie op 21 maart.**
Communicatieve gevolgen en risico's?	**Ja, zie communicatieve bijlage**
Europese gevolgen en risico's?	**Nee**
Gevolgen en risico's voor de rechtmatigheid?	**Nee**
Overige gevolgen en risico's?	**Nee**
Paragraaf 4 **Ambtelijk afgestemd met:**	
Directie Beleid:	**Ja** Naam: BEL/MOB 5.1.2e 5.1.2e
Directie B&U:	Naam: B&U/ST 5.1.2e .2e 5.1.2e 5.1.2e
Directie Concernzaken:	**Ja** Naam: JZ/ 5.1.2e COM/ 5.1.2e FIN/ 5.1.2e
Concerncontrol:	**nee**

Kabinet/Staf AD:	**Niet van toepassing**
Paragraaf 5 **Bestuurlijk afgestemd met:**	
GS-staf/-staven	**Mobiliteit / 10-3**
Paragraaf 6 **Verdere procedure:**	
a. PS actief informeren	**Ja, Zie bijgevoegde brief**
b. Publiceren in het Provinciaal Blad?	**nee**

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Provinciale Staten van Noord-Holland
door tussenkomst van de statengriffier R.J.C. van der Laan
Dreef 3, tweede etage
2012 HR HAARLEM

Gedeputeerde Staten

Uw contactpersoon

5 5.1.2e

BEL/DE

Telefoonnummer 5.1.2e

5.1.2e i@noord-holland.nl

Verzenddatum

Kenmerk

2302846/2384134

Uw kenmerk

Betreft: Aanvullende afspraken Ontwikkeling Maritiem Cluster met de gemeente Den Helder en het ministerie van Defensie

Geachte leden,

Graag informeren wij u over het volgende onderwerp:
Aanvullende afspraken Ontwikkeling Maritiem Cluster met de gemeente Den Helder en het Ministerie van Defensie.

Toelichting

We hebben op 11 maart jl. besloten aanvullende afspraken te maken met het Ministerie van Defensie en de gemeente Den Helder over de Ontwikkeling van het Maritiem Cluster.
Deze set aan afspraken is een vervolg op het Bestuursakkoord Ontwikkeling Maritiem Cluster dat wij op 29 juni 2023 gesloten hebben met dezelfde partijen. Dit akkoord vormde, naast een verdieping en bestendiging van de samenwerking, het startsein voor een integrale gebiedsontwikkeling.

Het samenwerkingsverband Ontwikkeling Maritiem Cluster komt in een nieuwe fase. Er is in de afgelopen periode veel voorbereidend werk verricht met verkenningen en analyses voor de onderbouwing van de deelprojecten. In 2024 zijn ook twee bestuurlijke overleggen tussen partijen gehouden. Daarin hebben we gezamenlijk met de partners in het Maritiem Cluster uitgesproken dat er behoefte is om meer vaart te maken en te komen tot afspraken die de basis leggen voor het kunnen realiseren van de opgaven. Het is nu tijd om van voornemen en verkennend onderzoek naar de fase van planuitwerking te gaan. Om dit mogelijk te maken zijn concrete vervolgstappen ter versterking van de integrale aanpak nodig.

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon 5.1.2e

Houtplein 33
2012 DE Haarlem
www.noord-holland.nl
Kvk-nummer 34362354

De *Aanvullende afspraken* met Defensie en Den Helder dienen onder andere om de investeringsbereidheid van de partners in het Maritiem Cluster vast te leggen en gezamenlijk op te trekken om additionele middelen te verwerven. In deze fase gaat het primair om de investeringen in infrastructuur/bereikbaarheid, die randvoorwaardelijk zijn voor de verdere gebiedsontwikkeling.

Investeringsbereidheid

Het ministerie van Defensie en de gemeente Den Helder reserveren binnen hun eigen organisaties middelen voor de lopende projecten in het Programma Maritiem Cluster waar zij eigenaar van zijn en de regie over voeren.
Voor het ministerie gaat het daarbij om vervanging en verplaatsing van de Moormanbrug en de ontwikkeling van legering op Buitenveld. De gemeente werkt aan het tracé Nieuwe Diep-Nieuwe Werk. Ook draagt het ministerie bij aan aanpassingen aan de civiele infrastructuur, die raken aan de eigen militaire infrastructuur, wanneer dit noodzakelijk is voor een goede verkeersafwikkeling.

In ons geval richt de investeringsbereidheid zich op het aanpakken van de huidige provinciale weg N250 als doorgaande route door Den Helder en voor de bereikbaarheid van Texel. Momenteel voeren wij in dit kader een studie uit naar een nieuwe oeververbinding over de Koopvaardersbinnenhaven; de Ravelijnbrug. In de door uw Staten op 24 november 2024 vastgestelde Investeringsstrategie Noord-Hollandse Infrastructuur (iNHi) is vanuit het oogpunt van leefbaarheid hieraan een hoge prioriteit gegeven en deze is daarmee een opmaat voor de verdere investeringsbesluitvorming. Een goede doorstroming op de N250 is randvoorwaardelijk voor de ontwikkeling van het Maritiem Cluster. In het nieuwe integraal MeerjarenProgramma Infrastructuur (iMPI) dat komend najaar aan u wordt voorgelegd, zullen we u informeren over de stand van zaken van de studie naar de Ravelijnbrug en onze investeringsopgave verwerken in de doorrekening van de stelpost Verbeter- en Uitbreidingsinvesteringen.

Betrokkenheid gemeente Texel
De gemeenten Den Helder en Texel hebben samen met de provincie de Mobiliteitsaanpak 2040 opgesteld. De hierboven genoemde projecten staan er ook in. Daarnaast bevat de Mobiliteitsaanpak een set aan andere, nader uit te werken maatregelen, waarmee gemeenten en provincie zich inzetten om Den Helder stad, de civiele en militaire haven en het eiland Texel ook in de toekomst duurzaam bereikbaar te houden.

Wij hebben u per brief van 3 december 2024 geïnformeerd over de Mobiliteitsaanpak (kenmerk 1528212 / 2342969).
De gemeente Texel is sterk betrokken bij het Maritiem Cluster. Daarom wordt nu een Intentieovereenkomst voorbereid tussen Texel en de drie partijen, waarmee ook de gemeente haar investeringsbereidheid uitspreekt in de projecten van het Maritiem Cluster. Ook werkt Texel samen met ons en de andere partijen aan het verwerven van additionele middelen voor de grote opgaven waar we voor staan. Zodra de intentieovereenkomst getekend is, sturen wij u deze ter informatie toe.

Additionele middelen

Met de *Aanvullende Afspraken* spreken wij ook als partners in het Maritiem Cluster uit gezamenlijk op te trekken om additionele middelen te verwerven voor de realisatie van bovengenoemde infrastructurele projecten. Belangrijke rol hierbij is weggelegd voor het Platform Mobiliteit Noord-Holland Noord. In het platform werken de overheden in de regio samen om de bovenregionale mobiliteitsvraagstukken te behartigen om de bereikbaarheid van Noord-Holland Noord ook in de toekomst te garanderen. Dit wordt onder andere gedaan door gezamenlijk te prioriteren. Infrastructurele projecten uit het Maritiem Cluster met een Rijkscomponent kunnen een volgende prioriteit van het Platform worden door deze in te brengen bij bestuurlijke overleggen met het Rijk, zoals het BO-MIRT. In het huidige MIRT-onderzoek 'Multimodale Ring Alkmaar' wordt het uitbreiden van het Maritiem Cluster als argument meegenomen voor de bereikbaarheidsmaatregelen op de ring Alkmaar met de N9.
Ook wordt onderzocht of de opgaven binnen het Maritiem Cluster kunnen aansluiten bij andere regelingen of -fondsen, van het Rijk of de EU.

Andere afspraken

Het Ministerie van Defensie, onze provincie en de gemeente Den Helder hebben ook geconstateerd dat de omvang en complexiteit van de betreffende infrastructurele projecten met verschillende bevoegde gezagen een zorgvuldige en integrale planologische procedure vereist wat betreft milieueffectonderzoeken en te benutten planologische instrumenten. Ook hierover hebben we afspraken gemaakt, evenals over het versterken van de programmaorganisatie om alle projecten in goede samenhang te kunnen voorbereiden en uit voeren.

Tot slot

Naar aanleiding van de brief over de Mobiliteitsaanpak Texel - Den Helder 2040 heeft u aangegeven een technische briefing op prijs te

stellen. Daarvoor is nog geen moment bepaald. Wij bieden uw Staten aan die technische briefing uit te breiden naar de Ontwikkeling van het Maritiem Cluster Kop van Noord-Holland/Den Helder en een toelichting op de nieuwe afspraken.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris voorzitter

1 bijlage(n)

Aanvullende Afspraken Ontwikkeling Maritiem Cluster Den Helder

Provincie Noord-Holland

Datum vergadering
10 maart 2025
Staf

Staf Ruimtelijke Ontwikkeling, Economie, Havens en Recreatie, Esther Rommel
Staf Mobiliteit, Jeroen Olthof

Uw contactpersoon
5.1.2e 5.1.2e
BEL/DE

Unitmanager

Sectormanager
5.1.2e 5.1.2e 5.1.2e

Directeur
Herman Schartman

Telefoonnummer 5.1.2e
5.1.2e @noord-holland.nl

Bijlagen: 6

6 maart 2025 **1**|3

Betreft: GS nota Aanvullende afspraken Ontwikkeling maritiem cluster

Nota GS-staf

1. Doel van de bespreking/toelichting

Zie GS-nota.
Maandag 3 maart is in de staven besloten 11 maart de Aanvullende afspraken aan GS aan te bieden. Dat betekent:

- GS stukken worden ná bespreking in de staven op 10 maart nagezonden aan GS (afspraak met 5.1.2e 1.2e
- Financiële bijlage is op het moment van inladen in Ibabs (do 1200 uur) nog niet getoetst. In de middag ontving ik de mail van 5.1.2e met een negatief advies. Zie hieronder.
- Juridische bijlage: er volgt nog een toets op de formulering van de geheimhouden met de Woo-specialist (door 5.1.2e 5.1.2e
- Het is nog niet zeker dat ondertekening op 20 maart doorgaat. Als hier maandagochtend nog geen duidelijkheid over is, dan staan twee mogelijkheden open:
    - Toch in GS 11 maart. Inhoud verandert niet meer sterk. Datum van ondertekening openlaten, opnemen in verslag van GS.
    - In GS van 18 maart.

In bovenstaande is geen rekening gehouden met het advies van 5.1.2e 5.1.2e

Ik heb de stukken globaal tot mij genomen en hoewel ik niet alle ins en outs ken moet ik negatief adviseren op het aangaan van deze intentieovereenkomst. Er wordt een pre prioritair besluit gevraagd, terwijl een investering van deze omvang (E120 miljoen) juist vraagt om een integrale afweging. De financiële situatie van de provincie is niet van dien aard dat wij dit bedrag beschikbaar hebben. Uitgaande van een rente van 3% betekent dit een kapitaalsbeslag van € 3,6 miljoen per jaar. Gezien de huidige financiële waar het maken van (moeilijke) bestuurlijk keuzes aan de orde komt is een integrale afweging, bijvoorbeeld bij een kaderbrief, noodzakelijk.

Daarnaast blijkt uit de nota dat over het eigenaarschap nog geen afspraken gemaakt zijn en dit betekent ook onzekerheid over de mogelijke activering van het object.

Vriendelijke groet,

5.1.2e

2. Voorstel tot besluitvorming

bespreking consequentie negatief advies

besluitvorming in GS op 11 maart (staat op agenda) of 18 maart?

3. Financiële, personele en juridische consequenties

Zie GS nota

4. Communicatieve consequenties

Zie GS nota

5. Wijze van totstandkoming

zie GS nota

6. Verdere procedure – grofweg

- 20 maart of begin mei: ondertekening Aanvullende afspraken

- Afronden variantenstudie Ravelijn maart en start studiefase
- RIA/Bereikbaarheidsvisie sept/oktober
- Impl november
- MIRT november
- Afronden studiefase VKA Ravelijn medio 26

- Besluit aanrijterrein Veerhaven september 25

- Afronden studiefase Moorman/Nieuwe Diep-Nieuwe Werk VKA's eind 25
- Besluit eigendom, onderhoud en beheer (nieuwe) infrastructuur medio 26
- medio 26 start oploop procedures

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Provinciale Staten van Noord-Holland
door tussenkomst van de statengriffier R. van der Laan
Dreef 3, tweede etage
2012 HR HAARLEM

Gedeputeerde Staten

Uw contactpersoon

5 5.1.2e

BEL/IOT

Telefoonnummer 5.1.2e

5.1.2e i@noord-holland.nl

Verzenddatum

Betreft: Mobiliteitsaanpak Den Helder - Texel 2040 en stand van zaken Ontwikkeling Maritiem Cluster

Kenmerk

1528212/2342969

Uw kenmerk

Geachte leden,

Graag informeren wij u over ons besluit om de Mobiliteitsaanpak Den Helder - Texel 2040 te onderschrijven die erop gericht is om de bereikbaarheid van Den Helder stad, haven en het eiland Texel ook in de toekomst bereikbaar te houden.

Bereikbaarheid is ook één van de doelen van de Ontwikkeling Maritiem Cluster Kop van Noord-Holland/Den Helder, het samenwerkingsverband tussen de provincie Noord-Holland, het Ministerie van Defensie en de gemeente Den Helder waarmee wij de stad en de regio economisch en sociaal-maatschappelijk gaan versterken. Met deze brief willen wij u ook informeren over de stand van zaken rond het Maritiem Cluster.

De Mobiliteitsaanpak is opgesteld aanvullend op de maatregelen die in het Programma Maritiem Cluster opgepakt worden.

Mobiliteitsaanpak Den Helder - Texel 2040

De N250 door Den Helder is de levensader voor Texel. Het zoeken naar maatregelen om de bereikbaarheid van de stad Den Helder en de haven te verbeteren, gaat daarom ook altijd om de bereikbaarheid van Texel. Eind 2022 hebben de colleges van Den Helder en Texel elkaar gevonden om met de provincie samen op te trekken in het opstellen van een gezamenlijke mobiliteitsaanpak die bijdraagt aan een economisch sterk maritiem cluster, een ultiem vakantie-eiland Texel en een aantrekkelijke, leefbare stad Den Helder.

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon 5.1.2e

Dreef 3
2012 HR Haarlem
www.noord-holland.nl
Kvk-nummer 34362354
Btw-nummer NL 0010.03.124.B.08

Wij zetten samen met de gemeenten in op het garanderen van bereikbaarheid en mobiliteit in het gebied Texel–Den Helder in de toekomst. Daarvoor zijn fysieke maatregelen gewenst, zoals die opgenomen zijn in het Programma Maritiem Cluster. Daarnaast zetten we in op slimme pakketten van maatregelen, zoals slim verkeersmanagement en sturen op gedrag. Daarvoor zijn in de aanpak 3 ambities geformuleerd: alternatieven voor de auto stimuleren, het bestaande netwerk beter benutten en parkeren beter organiseren.

De Mobiliteitsaanpak sluit daarmee inhoudelijk aan bij het ons provinciale beleid voor het verminderen, verbeteren en veranderen van mobiliteit. Met de aanpak wordt er een regionale invulling aan gegeven en worden lopende initiatieven in het licht van de gezamenlijke ambitie verder uitgewerkt.

De grootste winst van dit proces is de intensieve samenwerking tussen Den Helder, Texel en de provincie. Een samenwerking die zich op allerlei andere vlakken uitbetaalt. Zo wordt parallel aan deze aanpak goed samengewerkt rond de renovatie van de veerhaven en de TESO, de Helderse Lijn, het regionaal busvervoer en mobipunten. Ook is Texel betrokken bij de lopende projecten van het Maritiem Cluster.

Ons college ziet de samenwerking tussen de gemeenten voor een toekomstbestendige bereikbaarheid als positief en onderschrijft de Mobiltiteitsaanpak die we daarvoor gezamenlijk opgesteld hebben. De aanpak is nu nog in concept.
De mobiliteitsaanpak is besproken in de Regioraad Noordkop op 28 november en wordt daarna in de gemeenteraden van Texel en Den Helder besproken. Vaststelling door de gemeentelijke colleges wordt verwacht begin 2025.

De kracht van samenwerking: Bestuursakkoord Ontwikkeling Maritiem Cluster
In juni 2023 hebben het ministerie van Defensie, de Provincie Noord-Holland en Gemeente Den Helder het Bestuursakkoord Ontwikkeling Maritiem Cluster ondertekend, als start van een integrale gebiedsontwikkeling. Hierover hebben wij u geïnformeerd per brief van 29 juni 2023 met kenmerk 2043308 / 2043313 en tijdens een technische briefing voor de commissie Ruimte op 30 november 2023.

De plannen die de partijen gezamenlijk ontwikkeld hebben, worden nu in het Programma Ontwikkeling Maritiem Cluster uitgewerkt om daadwerkelijk tot uitvoering te komen. Daarvoor is een programmamanager aangetrokken, die werkt in opdracht van de drie partijen.

Alle projecten onder het programma zijn te herleiden zowel de nationale doelstellingen veiligheid en energietransitie als meer regionale doelstellingen rond. de bereikbaarheid en leefbaarheid van stad, haven en Texel, de waterveiligheid, havenontwikkeling en maritieme stadsontwikkelingen. . Den Helder is de thuishaven voor vlooteenheden van de Koninklijke Marine en voor maritieme helikopters van de Koninklijke Luchtmacht. Zowel Marine als Luchtmacht groeien wat betreft materieel en menskracht. Dit vraagt ruimte voor vastgoed, maar ook fysieke en milieu-ruimte om te oefenen (varen, vliegen en rijden). Dit kan gezien worden als een belasting voor de stad en de regio, maar binnen het samenwerkingsverband verzilveren we de kansen die dit ook biedt.

De civiele haven én de civiele luchthaven van Den Helder maken een transitie door naar onderhoudscomplex voor Energie op Zee. Uit onderzoek in opdracht van de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland RVO is gebleken dat er rond de Noordzee tekort aan ruimte in zeehavens is voor installatie van alle windparken, maar ook voor onderhoud van die parken. Als provincie zijn wij partner bij de ontwikkeling van de Energiehaven in IJmuiden - voor installatie en onderhoud van windparken op zee. Binnen het Maritiem Cluster werken wij met de andere partijen aan de verdere ontwikkeling van de haven en luchthaven in Den Helder voor onderhoud van energie-installaties op zee en zetten we ons in om de ruimte in de (lucht-) haven efficiënt te gebruiken. Daarnaast vraagt de beveiliging van de vitale infrastructuur (energie, data en fysiek) om een integrale aanpak over zee en vanuit de lucht.

Samenwerken in projecten

De eerste grote opgave binnen het Programma is het scheppen van meer ruimte voor havenactiviteiten van de Koninklijke Marine en Port of Den Helder (PoDH).
Door het verplaatsten van de Moormanbrug, de toegang tot de

marinehaven, én het verdiepen van de vaarweg kunnen meer marineschepen aan de kade aanleggen. De verplaatsing van deze brug en de verdieping van de vaarweg worden als project getrokken door de Koninklijke Marine (KM). Aan de civiele kant wordt de kade verbreed en verdiept, waardoor er meer ruimte voor bedrijvigheid op de kade komt en deze ook voor zeeschepen geschikt wordt gemaakt. De verbreding van de kade dient ook de waterveiligheid. Reden waarom het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier (HHNK) dit project trekt en hierover op 23 oktober 2024 een Samenwerkingsovereenkomst gesloten heeft met de gemeente en PoDH. Op diezelfde dag is het eerste fysieke project opgeleverd: de vernieuwing en verdieping van de kade Het Nieuwe Werk, waar ook wij een financiële bijdrage aan geleverd hebben op basis van afspraken rond De Kop werkt! Voor een korte verslag en andere berichten verwijzen wij u naar de nieuwsbrief Maritiem cluster nr. 12).

Alle verwachte nieuwe bedrijvigheid op het marineterrein en in de civiele haven dragen bij aan de versterking van de economie, maar leveren ook meer vervoersbewegingen op. Onderzoek in opdracht van het Maritiem Cluster wijst uit dat zonder ingrijpen het verkeer rond 2040 hopeloos vastloopt in de stad en op het marineterrein. Een extra oeververbinding vanaf de N250 over de Koopvaardersbinnenhaven draagt volgens het onderzoek bij aan een oplossing hiervoor. Wij zijn binnen het programma verantwoordelijk voor de variantenstudie naar deze 'Ravelijnbrug'. Aanpassingen aan de N250, in combinatie met deze brug, moeten niet alleen de haven, veerhaven, Texel en marinehaven in de toekomst bereikbaar houden, maar zeker ook de leefbaarheid van de stad verbeteren. Daarom is in het door uw staten op … vastgestelde Investeringsprogramma Noord-Hollandse Infrastructuur iNHi vanuit het oogpunt van leefbaarheid een hoge prioriteit gegeven aan het aanpakken van de huidige N250 als doorgaande route door Den Helder.

De gemeente trekt het deelproject tracéstudie Nieuwe Diep – Nieuwe Werk (de civiele haven). Hierin wordt gezocht naar het meest optimale tracé voor de weg over de haven, inclusief de aansluitingen van de nieuwe bruggen en rekening houdend met de toekomstige havenontwikkeling.
De aansluiting van twee andere deelprojecten wordt ook meegenomen

in de tracéstudie Nieuwe Diep – Nieuwe Werk. Defensie en het Rijksvastgoedbedrijf (RVB) werken aan een stedenbouwkundig ontwerp voor Buitenveld, één van de kwadranten van Willemsoord, waar 1700 marinemensen gelegerd gaan worden en er daarnaast ruimte komt voor stedelijke functies. Dit komt de levendigheid van Willemsoord als historisch stadscentrum ten goede. Het tweede deelproject dat aansluit op de tracéstudie Nieuwe Diep – Nieuwe Werk is gekoppeld aan de renovatie van de aanlanding van de Veerhaven door Rijkswaterstaat (RWS). In augustus jl. heeft ons college mede namens de gemeenten Texel, Den Helder, HHNK en het ministerie van Defensie een advies gestuurd over de naar onze mening meest wenselijke nieuwe locatie voor de aanlanding van de veerhaven. Eind van dit jaar kiest RWS een voorkeursalternatief. Dan volgt de uitwerking van deze keuze voor de bereikbaarheid van de veerhaven vanuit Nieuwe Diep – Nieuwe Werk en de huidige N250 met aandacht voor de ruimtelijke kwaliteit van de omgeving. De renovatie biedt de kans om het gebied aantrekkelijker te maken.

Tenslotte noemen we nog twee projecten in het Programma Ontwikkeling Maritiem Cluster waar de gemeente en Defensie aan trekken, namelijk de Vaarroute Willemsoord, waarmee Willemsoord ook over water beter bereikbaar wordt en het ontwikkelen van een duurzaam maritiem leer- en innovatiecentrum in het Paleis, het monumentale voormalige hoofdgebouw van de Koninklijke Marine. Dit laatste project zougoed aan kunnen sluiten bij de ontwikkelingen rond de Luchthaven van Den Helder.

Civiele functie luchthaven Den Helder

In 2024 heeft het Koninklijke Nederlands Lucht- en Ruimtevaartcentrum (NLR) in opdracht van het Maritiem Cluster onderzoek gedaan naar het toekomstperspectief van de Luchthaven van Den Helder. Gegeven de verwachte afbouw van de bestaande civiele activiteiten (offshore olie en gas) op de luchthaven de komende jaren is de vraag welke rol een civiele luchthaven kan spelen in de toekomst en wat ervoor moet gebeuren om dat tot stand te brengen op de locatie van het Maritiem Vliegveld De Kooy, de helikopterbasis van de Luchtmacht? Over deze vragen heeft het NLR zich gebogen, waarbij gekeken is naar de inpassing van drones, duurzame energiedragers en onderwijs en training. De strategische ligging van Den Helder ten opzichte van de

Noordzee en de aanwezigheid van Koninklijke Marine én Luchtmacht, biedt een scala aan marktkansen.

De opgaven voor civiel en militair overlappen grotendeels: beide hebben behoefte aan experimenteer- en testruimte voor maritieme drones, de ontwikkeling van duurzame brandstoffen gaat over vliegen én varen, voor vliegen hebben zowel de krijgsmacht als de civiele luchtvaart behoefte aan regelgeving toegespitst op gebruik van drones én om te kunnen innoveren, en groeien is goed opgeleid personeel nodig dat liefst ook aantrekkelijk kan wonen in de buurt van Den Helder.

Kortom: evenals voor de haven werken we ook voor de luchthaven van Den Helder samen met de andere partijen aan versterken van de regionale economie. Civiel-militaire samenwerking is daarbij cruciaal. Dat hebben we 22 oktober jl. ook besproken met de Staatssecretaris van Defensie. We verwachten in de loop van 2025 de eerste bestuurlijke besluiten te kunnen nemen om de plannen een stap verder te brengen richting realisatie.

Tot slot

Wij bieden uw Staten aan de voortgang van het Programma Ontwikkeling Maritiem cluster en de gezamenlijke Mobiliteitsaanpak in een technische briefing nader toe te lichten, samen met de gemeenten Texel en Den Helder en het ministerie van Defensie.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris voorzitter

Ontwikkeling Maritiem Cluster Den Helder
&
Mobiliteit Texel-Den Helder

economische ontwikkeling en leefbaarheid

Technische briefing PS-commissie Bestuur
en M&R, 30 november 2023

5 5.1.2e Provincie Noord-Holland, 5.1.2e 5 5.1.2e KM, ...

Doel TB: ter informatie

- Bijpraten over ontwikkelingen
- Relatie met andere trajecten duiden

(er volgt geen voorgesteld PS besluit)

Inhoud

1. Ontwikkeling Maritiem Cluster
Een toekomstbestendige Kop van Noord-Holland

* bestuursakkoord: 2 sporen - langjarige ontwikkeling

* start van de uitwerking: projecten en verkenningen

2. Op weg naar een mobiliteitsvisie voor Texel - Den Helder

3. Relatie met andere trajecten en rol PS

Twee sporen voor regio en stad

versterken haveneconomie en maritieme stadsontwikkeling
RUIMTE

- [ ] Groei/ontwikkeling Koninklijke Marine
- [ ] Bereikbaarheid en mobiliteit
- [ ] Nieuwe energie / omschakeling
- [ ] Waterveiligheid en klimaat

versterken regionale economische en sociaal-maatschappelijke structuur

- [ ] Onderwijs en arbeidsmarkt; vraag en aanbod
- [ ] Regiodeal/ Samen op Kop Waterstofeconomie; Maritieme innovatie
- [ ] Aansluiting bij andere Rijksopgaven: samenhang en samenwerking

Doel en ambitie van de Regiodeal Maritiem Cluster

- Rijk en de Kop van Noord-Holland willen de kwaliteit van leren, werken en leven in de regio verbeteren.

- We willen de **brede welvaart** en de economie in de Kop van Noord-Holland sterker maken.

- En meer innovatie en werkgelegenheid creëren. Om dit te bereiken investeren we in:
  - Innovatieve maritieme technologieën.
  - Kennis en talent (human capital).
  - Het stimuleren van de waterstofeconomie.

Regio Deal
Maritiem cluster Kop van Noord-Holland

Voornemen tot integrale ontwikkeling van het Maritiem Cluster

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

gemeente DEN HELDER
Provincie Noord-Holland
Ministerie van Defensie

Doorlooptijd gebiedsontwikkeling	
Planuitwerking	2024 - 2027
Voorbereiding realisatie	2027 - 2029
Realisatie	2030+

Welke projecten pakken we op

Studiefase:

- Moormanbrug (Defensie)
- Ravelijnbrug, aansluiting N250 (PNH/Gemeente)
- Buitenveld (Defensie)
- Nieuwe Diep/Nieuwe Werk (HHNK/Gemeente)

→ versterking eind 27

Verkenningen:
Toekomst ND/NW; hubfuncties zuid
energie/logistiek/mobiliteit; aanrijterrein Veerhaven

N250
N250

2027

stedelijke kop

zeekade

makers kade

landschap zone

2050+?

Een multifunctionele waterkering zal:

1. op termijn aangepast kunnen worden om ook in de toekomst de waterveiligheid te kunnen borgen;
2. de economische positie van de haven versterken en Wind op Zee ruimte bieden;
3. de bereikbaarheid van de stad verbeteren;
4. stad, zee en haven met elkaar verbinden;
5. de operationele inzetbaarheid Koninklijke Marine (KM) waarborgen.

Nu - toekomst

Vervanging Veerhaven
bereikbaarheid/mobiliteit en
ruimtegebruik

gemeente DEN HELDER

Provincie Noord-Holland

Koninklijke Marine

BETER VERBINDEN:

OP WEG NAAR EEN MOBILITEITSVISIE TEXEL EN DEN HELDER

gemeente DEN HELDER

.txl Gemeente Texel

Provincie Noord-Holland

ANDERE AANPAK

3 uitgangspunten bestuurlijk afgesproken.

1. We werken **samen.**
2. We beschouwen Texel en Den Helder als **één samenhangend systeem.**
3. We zien **mobiliteit als een middel** om de regio te versterken.

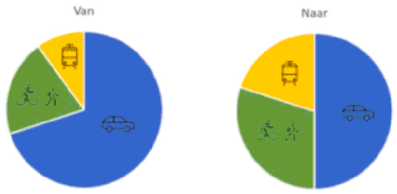
Deze hebben geleid tot **Uitgangspuntennotitie Beter Verbinden.**

AMBITIE → OPGAVE

Aantrekkelijke kernen

Betrouwbare en snelle reistijden voor fiets en auto, over water en met het OV

Mobiliteitstransitie!



Modal Split: weergave van de gewenste transitie. Niet specifiek voor situatie Den Helder / Texel

PLANNING

Planning Gezamenlijke Mobiliteitsvisie Den Helder-Texel	Periode
Bepalen mobiliteitsambities (ambitieniveaus) en opstellen Mobiliteitsvisie Den Helder-Texel Bestuurlijk vaststellen	nov '23 – feb '24 Mrt '24
Opzetten uitvoeringsprogramma, inclusief maatregelpakketten	Q2/Q3 2024
Vaststellen uitvoeringsprogramma en korte termijn maatregelen – per overheid	Q3/Q4 2024
Uitwerken (middel)lange termijn maatregelen	Q4 2024/ Q1 2025

18 januari, 18.30-20.30 uur:
werksessie voor raads- en statenleden op de veerboot naar Texel

Samenhang OMC en Mobiliteitsvisie met…

Op rijksniveau	Relatie met OMC - ruimtelijk/MOB	Regionaal
	Maakt onderdeel uit van de Samenwerkingsagenda	Samen op Kop!
	Maatregelen worden overgenomen	Regionale Agenda Mobiliteit De Kop
EZK - energie	Mogelijke locatie voor Aanlanding WOZ	Via Ontwikkelperspectief / Ruimtelijk voorstel / RES
Nota Ruimte / Ontwikkelperspectief / Ruimtelijk voorstel	Ontwikkeling wordt ruimtelijk integraal gewogen tov andere ontwikkelingen in de regio	Samen met de regio NHN
Elke Regio telt!	Op te nemen in de Kansenagenda?	Samen met de Kop
I&W / BZK / EZK	Investeringsagenda NHN / MIRT?	Samen met de regio NHN Woondeal en Mobiliteit NHN

DEN HELDER

- Relaties met PNH beleidsvelden
  - economie en havens, regionale luchthavens,, wonen, energie, water, waterrecreatie, vaarwegen
  - mobiliteit, N250 → Werksessie Mobiliteitsvisie Texel – Den Helder voor Raads- en Statenleden: 18 januari 2024 op de veerboot

- PS
  - Ter informatie Mobiliteitsvisie – maatregelen en middelen via regulier spoor
  - Begrotingsbehandeling

U kunt het bestuursakkoord en het Voornemen downloaden vanaf de website van de gemeente Den Helder

Vragen?

Provincie
Noord-Holland

Datum vergadering
20 november 2023
Staf

Staf Ruimtelijke Ontwikkeling, Economie, Havens en Recreatie, Rommel
Staf Mobiliteit, Regionale Luchtvaart en OV Knooppunten

Uw contactpersoon
5.1.2 5.1.2e
BEL/IOT

Unitmanager

Telefoonnummer 5.1.2e
5.1.2e n@noord-holland.nl

Sectormanager
5.1.2e 5.1.2e

Directeur
Herman Schartman

Bijlagen: 1

16 november 2023

Betreft: # Nota GS-staf

(N.B. De rubrieken 1 t/m 6 altijd in deze volgorde uitwerken)

1. **Doel van de bespreking/toelichting**
   A. **Presentatie Ontwikkeling Maritiem Cluster Den Helder & Mobiliteit Texel-Den Helder tbv Technische Briefing PS commissie Bestuur en M&R, 30-11 2023.**

      In mei van dit jaar hebben GS besloten een nieuwe samenwerkingsovereenkomst aan te gaan met de gemeente Den Helder over het Boerenverdriet. In 2020 hebben partijen gezamenlijk 16 mio bij elkaar gelegd voor het realiseren van een schutsluis in het Boerenverdriet als omvaarroute tijdens de renovatie van de Koopvaarderschutssluis. In 2021 bleek dat die omvaarroute niet nodig was, maar dat een volwaardige vaarroute wél ten dienste stond aan de doelen van het Maritiem Cluster. Met de nieuwe samenwerkingsovereenkomst zijn de (resterende) middelen gereserveerd voor maatregelen aan het Boerenverdriet binnen het Maritiem Cluster.
      Dit is gemeld aan PS, met het aanbod dat een toelichting op het Bestuursakkoord met Defensie en de verdere planontwikkeling. Ook een toelichting op de op te stellen Mobiliteitsvisie is toen beloofd. Het Boerenverdriet komt in de presentatie niet uitgebreid aan de orde. Bij sheet 8 zal ik hem wel noemen.

      In juni is dit aanbod mbt beide onderwerpen herhaald, in de brief aan PS ter informatie over het Bestuursakkoord met

Defensie, volgend op het bezoek van de Stas Van der Maat op 27 januari 2023.

Bijgaande de presentatie, *met toelichting in het onderwaterscherm.*

B. Ophalen verwachtingen van gedeputeerden bij de geplande bila over het Maritiem Cluster op 5 december 16-17 uur.
Waar ligt de behoefte van gedeputeerden, wat loopt er al, en wat is er aanvullend nog nodig/wenselijk.

2. Voorstel tot besluitvorming

A. Reactie op, en akkoord op de presentatie
B. Bespreekpunten benoemen

3. Financiële, personele en juridische consequenties

-

4. Communicatieve consequenties

-

5. Wijze van totstandkoming

Met partners, 5.1.2e 5.1.2e

6. Verdere procedure

Provincie Noord-Holland

Datum vergadering: 26 november '24

Registratienummer: 1528212 / 2342967

Uw contactpersoon

5 5.1.2e

BEL/DE

Telefoonnummer 5.1.2e

5.1.2e n@noord-holland.nl

Portefeuilles Mobiliteit
J. Olthof

Portefeuillehouder
E.A.S. Rommel

Plaatsvervanger

1 bijlage(n)
Brief aan PS

Nota GS

Onderwerp: Mobiliteitsaanpak Texel – Den Helder 2040

11 november 2024

Paragraaf 1
Het college besluit:

1. De Mobiliteitsaanpak Texel – Den Helder 2040 te onderschrijven;
2. PS hiervan middels bijgaande brief te informeren.

Paragraaf 2
Toelichting voor de openbare besluitenlijst:
De gemeenten Den Helder en Texel hebben samen met de provincie Noord-Holland gewerkt aan een concept Mobiliteitsaanpak om de stad Den Helder bereikbaar en leefbaar te houden, het eiland Texel aantrekkelijk te houden en het maritiem cluster economisch te versterken. Bereikbaarheid is ook één van de doelen van het Maritiem Cluster waar de provincie samen met de gemeente Den Helder en het Ministerie van Defensie aan werkt. Het college brengt PS met deze brief op de hoogte van de gezamenlijke Mobiliteitsaanpak. De gemeenten stellen de Mobiliteitsaanpak vast na bespreking in de Regionale Raadscommissie Noordkop en de eigen gemeenteraden.

Paragraaf 3
Gevolgen:

Financiële gevolgen en risico's?	**Nee**
Formatieve gevolgen en risico's?	**Nee**

Juridische gevolgen en risico's?	**Nee**
Worden bindende afspraken gemaakt met andere partijen? .	**Nee**
Gevolgen en risico's openbaar maken besluit?	**Nee. Besluit komt op de openbare besluitenlijst, die een dag na de GS-vergadering om 11.00 uur gepubliceerd wordt.**
Communicatieve gevolgen en risico's?	**Er is een gezamenlijk persbericht in voorbereiding vanuit Texel en Den Helder in samenspraak met de provincie.**
Inwonersparticipatie toegepast?	**Nee**
Europese gevolgen en risico's?	**Nee**
Gevolgen en risico's voor de rechtmatigheid?	**Nee**
Overige gevolgen en risico's?	**Nee**
Paragraaf 4 **Ambtelijk afgestemd met:**	
Directie Beleid:	**Ja** Naam: 5.1 5.1.2e MOB
Directie B&U:	**nee**
Directie Concernzaken:	**Ja** Naam: 5.1.2e 5.1.2e Communicatie
Concerncontrol:	**Niet van toepassing**
Kabinet/Staf AD:	**Niet van toepassing**
Paragraaf 5 **Bestuurlijk afgestemd met:**	

GS-staf/-staven	**Mobiliteit en Havens 18 november**
Paragraaf 6 **Verdere procedure:**	
a. PS actief informeren	**ja**
b. Publiceren in het Provinciaal Blad?	**Nee**

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Provinciale Staten van Noord-Holland
door tussenkomst van de statengriffier a.i. M.J.E.M. van Dam
Dreef 3, tweede etage
2012 HR HAARLEM

Gedeputeerde Staten

Uw contactpersoon

5.1.2e 5.1.2e

BEL/DE

Telefoonnummer 5.1.2e

5.1.2e n@noord-holland.nl

Verzenddatum

Kenmerk

1528212/2342969

Uw kenmerk

Betreft: Mobiliteitsaanpak Texel - Den Helder 2040

Geachte leden,

Graag informeren wij u over ons besluit om de Mobiliteitsaanpak Texel – Den Helder 2040 te onderschrijven (bijgevoegd). De aanpak is erop gericht Den Helder stad, de civiele en militaire haven en het eiland Texel ook in de toekomst duurzaam bereikbaar te houden.

De Mobiliteitsaanpak is opgesteld aanvullend op de maatregelen die in het Programma Maritiem Cluster opgepakt worden. De aanpak ondersteunt en versterkt deze maatregelen.. Over de stand van zaken van de Ontwikkeling van het Maritiem Cluster Kop van Noord-Holland/Den Helder ontvangt u van ons separaat een brief.

Mobiliteitsaanpak Texel – Den Helder 2040
Eind 2022 hebben de colleges van Den Helder en Texel de handen ineen geslagen om met de provincie samen op te trekken in het opstellen van een gezamenlijke mobiliteitsaanpak. De aanpak draagt bij aan een economisch sterk maritiem cluster, een ultiem vakantie-eiland Texel en een aantrekkelijke, leefbare stad Den Helder. De N250 door Den Helder is de levensader voor Texel. Het zoeken naar maatregelen om de bereikbaarheid van de stad Den Helder en de haven te verbeteren gaat daarom ook altijd om de bereikbaarheid van Texel.

Wij zetten samen met de gemeenten in op het garanderen van bereikbaarheid en mobiliteit in het gebied Texel-Den Helder in de toekomst. Daarvoor zijn fysieke maatregelen gewenst, zoals die opgenomen zijn in het Programma Maritiem Cluster. Daarnaast zetten we in op slimme pakketten van maatregelen, zoals slim verkeersmanagement en sturen op gedrag. Daarvoor zijn in de aanpak drie ambities geformuleerd: alternatieven voor de auto stimuleren, het bestaande netwerk beter benutten en parkeren beter organiseren.

De Mobiliteitsaanpak sluit daarmee inhoudelijk aan bij ons provinciale beleid voor het verminderen, veranderen en verbeteren van mobiliteit.

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon 5.1.2e

Houtplein 33
2012 DE Haarlem
www.noord-holland.nl
Kvk-nummer 34362354
Btw-nummer NL.0010.03.124.B.08

De aanpak geeft hier een regionale invulling aan . In de aanpak worden lopende initiatieven in het licht van de gezamenlijke ambitie verder uitgewerkt.

De grootste winst van dit proces is de intensieve samenwerking tussen Den Helder, Texel en de provincie. Een samenwerking die ook belangrijk is op andere vlakken. Zo wordt parallel aan deze aanpak samengewerkt rond de renovatie van de veerhaven en de TESO, de Helderse Lijn en het regionaal busvervoer. Ook is Texel betrokken bij de lopende projecten van het Maritiem Cluster.

Ons college ziet de samenwerking tussen de gemeenten voor een toekomstbestendige bereikbaarheid als positief en onderschrijft dan ook de concept mobiliteitsaanpak die we daarvoor gezamenlijk opgesteld hebben. De concept mobiliteitsaanpak wordt besproken in de Regionale Raadscommissie Noordkop op 28 november 2024 en daarna in de gemeenteraden van Texel en Den Helder. Vaststelling door de gemeentelijke colleges wordt begin 2025verwacht, waarna het stuk definitief wordt.

Maatregelen die voortvloeien uit de mobiliteitsaanpak en waarbij betrokkenheid van de provincie gewenst is, nemen wij op in de Werkagenda Mobiliteit Kop van Noord-Holland. Zo zijn we in staat op regionaal niveau goed samen te werken. Projecten van boven regionaal niveau voeren we op voor de agenda en lobby in Noord-Holland Noord.

Tot slot
Wij bieden uw Staten aan de Mobiliteitsaanpak Den Helder – Texel 2040 in een technische briefing nader toe te lichten, samen met de gemeenten Texel en Den Helder en het ministerie van Defensie, al dan niet gelijktijdig met een technische briefing over de Ontwikkeling van het Maritiem Cluster Kop van Noord-Holland/Den Helder.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris voorzitter

1 bijlage(n)

Mobilitieitsaanpak Texel Den Helder 2040

Rijkswaterstaat
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Rijkswaterstaat West-Nederland Noord

Surinamepad 90
2035 VS Haarlem
Postbus 2232
3500 GE Utrecht
T 5.1.2e
F 5.1.2e
www.rijkswaterstaat.nl

Contactpersoon
5.1.2e
5.1.2e

M 5.1.2e
5.1.2e@rws.nl

Datum
16 mei 2024

Bijlage(n)
nvt

verslag

BO aanlandinrichtingen Texel Den Helder

Omschrijving	
Vergaderdatum	11 juli 2024
Deelnemers	Gemeente Texel Mark Pol (Burgemeester) 5.1.2e (AO) Gemeente Den Helder Tessa Augustijn (Wethouder) 5.1.2e (AO) Provincie Noord Holland 5.1.2e (Ambtelijk Vertegenwoordiger) TESO Mario Prak (Directeur) RWS 5.1.2e (afdelingshoofd) 5.1.2e (PM project vervangen aanlandinrichtingen) 5.1.2e (OM project vervangen 5.1.2e (OM project groot onderhoud)
Afschrift aan	5.1.2e (directeur NM RWS)

Kort voorstel rondje, 5.1.2e is wegens vakantie afwezig, 5.1.2e vervangt haar.
Het verslag van 16 mei wordt vastgesteld.

1) Voortgang VenR

5.1.2e geeft een toelichting op de voortgang van het project en de concept afweging voor het voorkeursalternatief (VKA).

De gegevens zijn recent opgeleverd en daarom ook nog niet eerder gedeeld in het ambtelijk overleg Veerhavens. 5.1.2e geeft aan dat RWS het belangrijk vindt om de bestuurlijke partners toch alvast mee te nemen in de bevindingen tot nu toe.
De voorlopige concept conclusie is dat op Texel een nieuwe aanlandinrichting bouwen ten oosten van de huidige aanlandinrichting het voorkeursalternatief wordt. In Den Helder is de voorlopige conclusie dat de nieuwe aanlandinrichting op de kop van het parkeerterrein het voorkeursalternatief wordt.
Er is nog geen definitieve conclusie getrokken over het wel of niet kunnen renoveren van de huidige opsteldekken en toe-en afritten in Den Helder en op Texel. Binnen RWS wordt hier nog door de deskundige diensten een advies over geschreven op basis van alle (inspectie) resultaten. Naar verwachting is dit advies medio september gereed. Een vingeroefening met het verkeersonderzoek laat zien dat het waarschijnlijk ook mogelijk is en gunstig voor de doorstroming, om in Den Helder het verkeer op maaiveldniveau af te wikkelen, dus zonder opsteldekken te bouwen.

5.1.2e Vraagt of deze resultaten zijn gedeeld met de diverse partijen. Antwoord is dat er veel overleg is met de partijen en dat deze resultaten en de effecten op de doorstroming worden binnenkort met de gemeenten en provincie gedeeld en besproken. Ook zullen er ontwerpateliers georganiseerd worden waarin in meerdere iteraties de ruimtelijke inpassing en de effecten op het verkeer worden onderzocht en besproken.

5.1.2e vraagt aandacht voor duurzaamheid in de afweging, dat is meer dan alleen MKI. Gaat ook om de hoeveelheid brandstof de schepen in de verschillende alternatieven gebruiken. Het zou mooi zijn als dit ook meegewogen kan worden.
5.1.2e geeft aan dat RWS aan Movares zal vragen of dit te onderbouwen is in een memo.
5.1.2e geeft ook aan dat het aanlanden op de kopse kant van het parkeerdek uitdagingen met zich meebrengt voor de kapiteins, dit is ook gebleken in de door RWS en Marin uitgevoerde simulaties. De precieze ligging moet mede op basis van verdere simulaties nader worden bepaald.

5.1.2e geeft aan dat het verhogen van het aantal opstelplekken in Den Helder vermoedelijk de doorstroming verbetert in Den Helder. 5.1.2e 5.1.2e geeft aan dat Den Helder hier bestuurlijk wel wat van vindt en geen extra autoverkeer door de stad wil accommoderen. Volgens 5.1.2e zal het probleem juist kleiner worden en laten de cijfers van TESO ook geen groei van het autoverkeer zien.

5.1.2e geeft aan dat in het vorige BO ook is vastgesteld dat er niet meer autoverkeer wordt geaccommodeerd. Ook 5.1.2e bevestigd dat dit geen doel is van de TESO.

5.1.2e geeft aan dat Texel ook geen behoefte heeft aan meer autoverkeer op het eiland.

5.1.2e
Geeft aan dat het inderdaad nieuwe informatie is dat het voorlopige voorkeursalternatief hetzelfde is dat de bestuurlijke partners ook voorstaan. Zij vraagt of er nog een bestuurlijke brief met die strekking verstuurd dient te worden nu partijen het al eens lijken?
5.1.2e geeft aan dat het wel degelijk een goed idee is een dergelijke brief te versturen. Er ligt immers nog geen besluit vast.

Job geeft aan dat het goed te horen is dat de presentatie aansluit bij de bestuurlijke brief.

5.1.2e geeft aan blij te zijn om op deze manier bijgepraat te worden en dat er voortgang zit in het proces. Vandaag kan het voorkeursalternatief nog niet vastgesteld worden. Goed om samen alle stappen te doorlopen zodat er geen verrassingen ontstaan en om te blijven samenwerken en te communiceren.

Texel is ook voorstander van een nieuwe aanlandinrichting aan de oostzijde van de huidige installatie. Hiermee kan het gebied ook ontwikkeld worden. Voor de Texelzijde is ook een iteratief ontwerp traject opgestart.

Toelichting Groot Onderhoud

5.1.2e 1.2e geeft een toelichting op de stand van zaken van het groot onderhoud, de werkzaamheden die zijn uitgevoerd en een planning voor de werkzaamheden die er nog aan komen.

In mei en juni zijn er werkzaamheden uitgevoerd aan de railbanen in de heftorens in Den Helder en op Texel. Deze werkzaamheden zijn succesvol afgerond. De spleetcorrosie is verwijderd en de railbanen zijn verankerd aan de heftorens. Het issue dat het hijsblok vast komt te zitten waardoor de verkeersbrug niet meer kan bewegen, is met deze werkzaamheden opgelost.

Op 18 juni heeft TESO een test uitgevoerd op de noodaanlanding in Den Helder. Tijdens deze test zijn de schotten op twee meerpalen gedraaid. De test werd uitgevoerd om te toetsen of de Texelstroom na aanpassing kan aanmeren op de noodaanlanding. De test is succesvol afgerond. Beide veerboten kunnen nu aanmeren op de noodaanlanding in Den Helder.
Voor het groot onderhoud in het overbruggingsproject staan onderstaande werkzaamheden gepland. Naar mate de planning specifieker wordt zal dat worden gedeeld.

- Lange fuik op Texel (augustus en september 2024)
- Hijskabels (Najaar 2024)
- Bufferschotten Texel (2025)
- Noodaanlandingen
- Damwanden

5.1.2e vraagt hoe het zit met de oplevering van het arcadisrapport.
5.1.2e geeft aan dat de oplevering van het arcadis rapport is vertraagd en zal medio september beschikbaar zijn. Dit rapport is een toets of de risico inschatting en de geplande werkzaamheden zoals die nu vastliggen goed zijn geprioriteerd of dat deze geherprioriteerd dienen te worden.

5.1.2e geeft aan dat het fijn te horen is dat de aanpak er ligt en dat goed nagedacht wordt over de aanpak van het onderhoud tot aan de vervanging. Markt vraagt of er zorgen spelen bij RWS over zaken die nu al kapot zijn? 5.1.2e geeft aan dat de verwachting is dat met de huidige aanpak de juiste maatregelen nemen tot de vervanging gereed is.

Vervolg afspraken:

- Het geplande BO van 5 september komt te vervallen omdat dit kort na de vakantie periode is. In de plaats daarvan wordt eind oktober een BO ingepland waarin RWS een update geeft over de Vernieuwingsopgave en het VKA.
- In het BO in november zal het VKA naar verwachting worden vastgesteld
- RWS zal een reeks BO's inplannen tot en met zomer 2025.
- RWS maakt een planning op welk moment in het proces en in welk BO meekoppelkansen besproken en vastgelegd kunnen gaan worden.

Toelichting SO Veerhavens

14-11-2024

5.1.2e

movares smart urban engineering

Agenda

- Introductie – doel van het overleg
- Proces en vervolgstappen

- Toelichting ontwerp (STAVAZA) algemeen

Den Helder

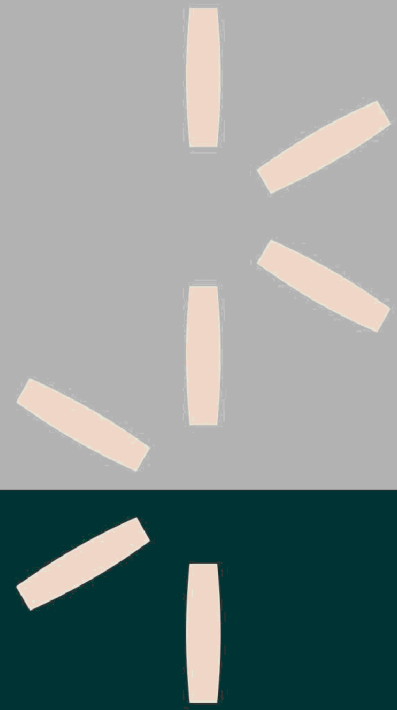
- Toelichting ontwerp (STAVAZA)

Texel

- Toelichting ontwerp (STAVAZA)

- WVTTK en afsluiting

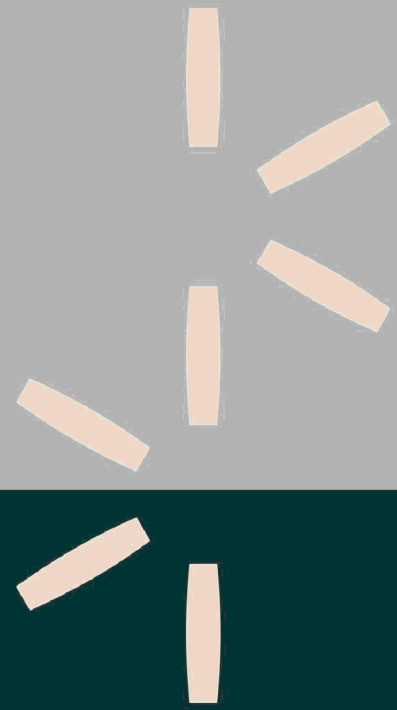
Introductie – doel van het overleg



Introductie – doel van het overleg

- Delen waar wij staan
- Inzicht in het proces en doorkijk naar de vervolgstappen
- Inzicht in de vertaling van de ontwerpuitgangspunten/verkeerssimulaties tot ontwerpoplossingen
- Delen en bespreken van ontwerpdillema's i.r.t. uitgangspunten

Proces en vervolgstappen

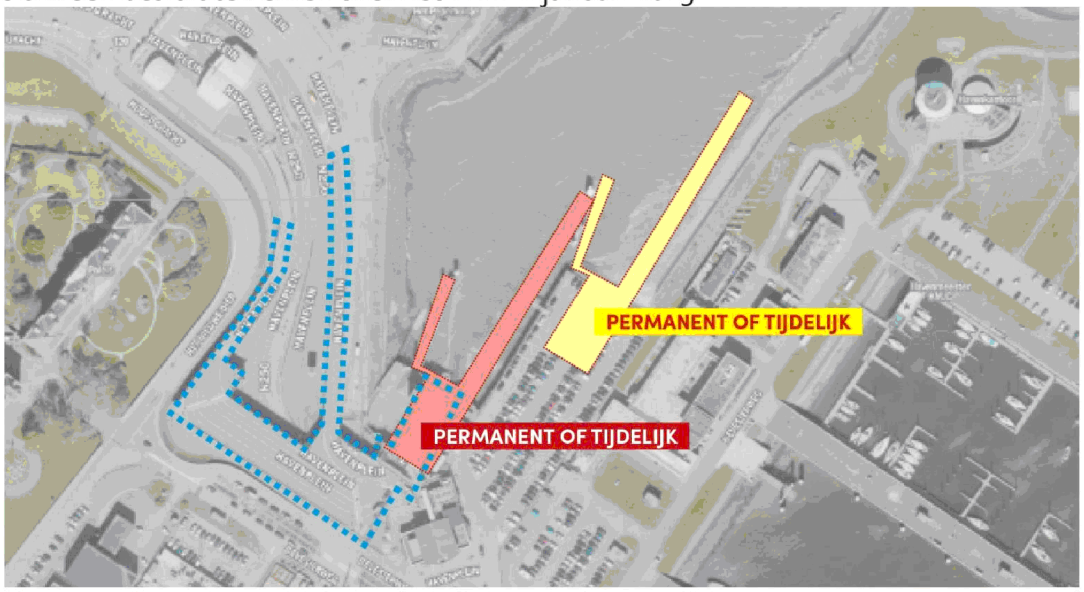


Proces en vervolgstappen

- Nu in het proces om een besluit te nemen over het VKA -> januari 2025

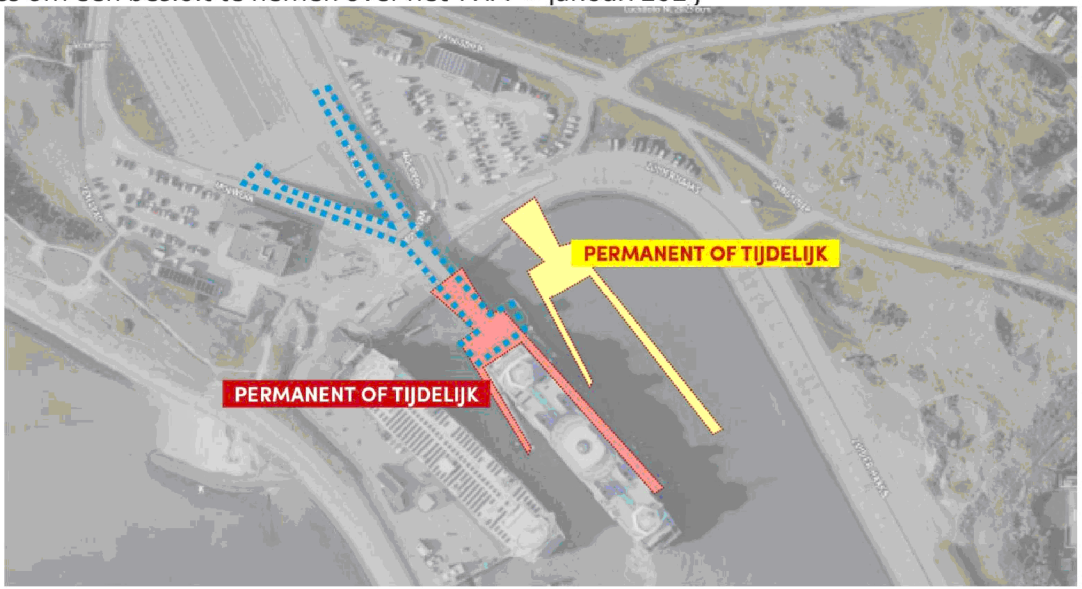
Proces en vervolgstappen

- Nu in het proces om een besluit te nemen over het VKA -> januari 2025



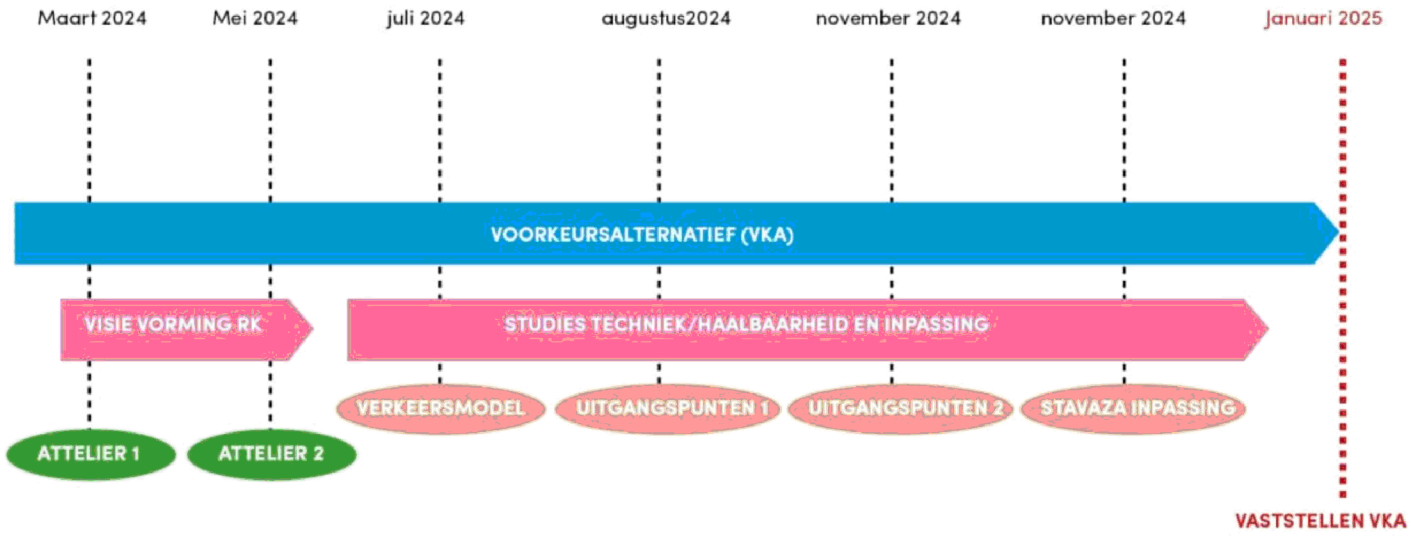
Proces en vervolgstappen

- Nu in het proces om een besluit te nemen over het VKA -> januari 2025



Proces en vervolgstappen

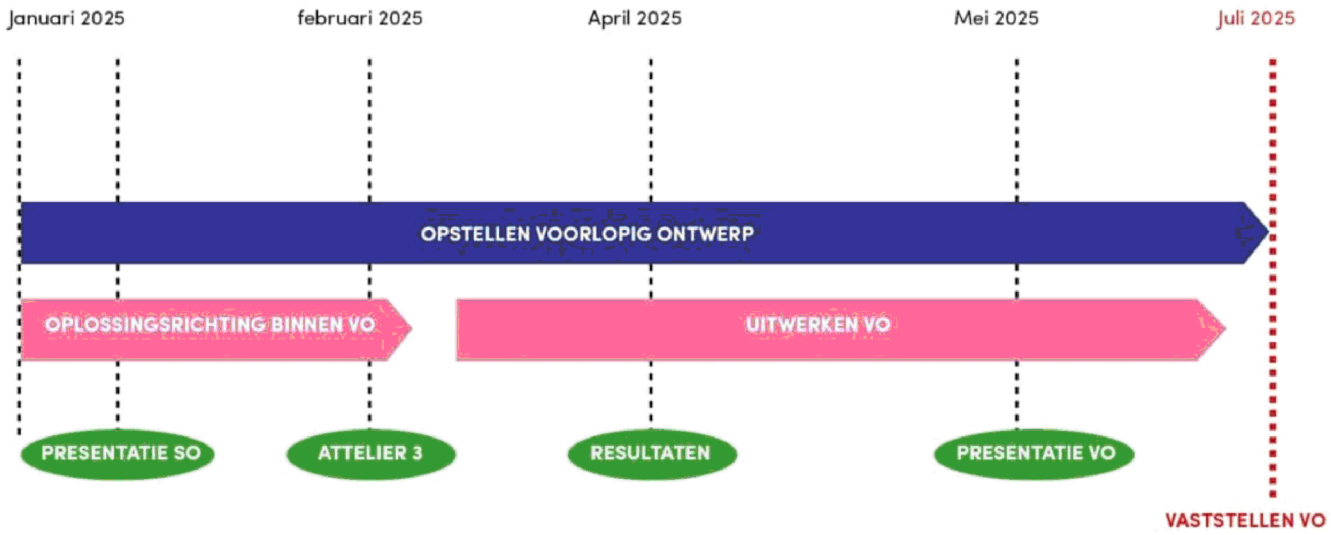
- Nu in het proces om een besluit te nemen over het VKA -> januari 2025



movares smart urban engineering

Proces en vervolgstappen

- Vanaf januari opstellen voorlopig ontwerp en iteratief verkennen van kansen



Toelichting ontwerp STAVAZA

Ontwerpateliers gehouden tbv visievorming

Conclusies uit ruimtelijke analyse

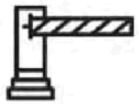
Auto zeer dominant in de ruimte

Aanrijroute dwars door het centrum

Fietsers en voetgangers ondergeschikt

Lage belevingswaarde

Veel gebieden niet toegangkelijk



Looproutes niet optimaal

Beperkte schuilmogelijkheden bij slecht weer

slechte (Sociale) Veiligheid

Thema's opgehaald

Thema: ruimtelijke kwaliteit

Wensen:

- Verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit
- Meer groen
- Haven moet ingepast worden in omgeving
- Historie meenemen in het ontwerp
- Inpassen in landschap van Texel
- Aantrekkelijke verbinding met Willemsoord
- Samenhang in ontwerp Den Helder/Texel
- Verstevigen imago Den Helder

No-go:

- Liever gebruik maken van groen, zee & route i.p.v. kleur
- Betonnen look van ontwerp
- Meer verharding

Thema: voetganger/menselijke maat

Wensen:

- Betere looproute richting veerhaven
- prettige & functionele route
- Belevingswaarde route voetganger verbeteren, duidelijke routes
- veiligheid als prioriteit
- intergraal aanvliegen stromen, momenteel erg gescheiden van elkaar
- sociale veiligheid verbeteren

No-go:

- Gevaarlijke looproute

Thema: natuur

Wensen:

- Meer groen/natuur
- Natuurinclusief ontwerpen
- Negatief beïnvloeden bedrijfsvoering (oefenterrein)

No-go:

- Opofferen natuur op Texel

Thema: veerdiensten

Wensen:

- Verblijfskwaliteit verbeteren
- Meer wachtruimtes
- Klantgericht & gebruiksgemak waarborgen
- Compacte terminal
- Verbeteren ticketsysteem
- Reserveren voor bepaald tijdstip

No-go:

- Uitval van veerdiensten

Thema: water

Wensen:

- Verruimen waterstand limiet (langer /altijd varen)
- Zeewaarts uitbreiden
- Ruimte houden voor toekomstige versterking dijk

No-go:

- Verslechteren van waterveiligheid

Thema: (auto)verkeer

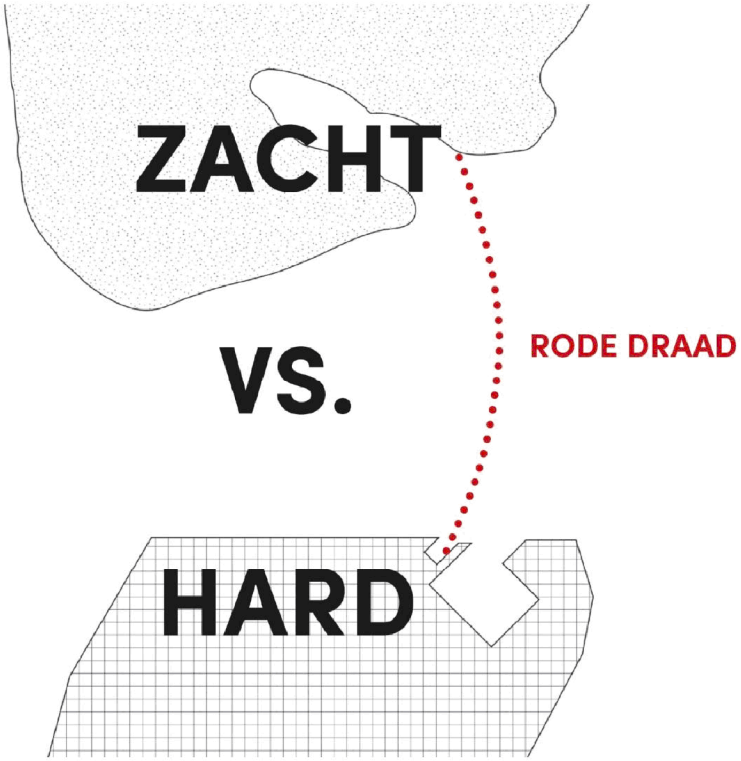
Wensen:

- Doseren van verkeer in Den Helder
- Dubbelgebruik busbaan voor meer capaciteit auto's
- Auto eerder weg
- Ontsluiting ook naar nieuwe diep
- Vergroten verkeersruimte
- Ruimte voor vertrekkend verkeer
- Beperking auto stroming
- Haven moet bereikbaar blijven
- Werkzaamheden moeten verkeer niet stremmen
- betere bereikbaarheid en minder sluipverkeer
- Meer langzaam vervoer
- Meer ruimte voor langzaam verkeer
- Ontsluiting deels vernieuwen
- Minder auto's richting Texel
- Stimuleren elektrisch vervoer
- Verkeer zo snel mogelijk afvoeren

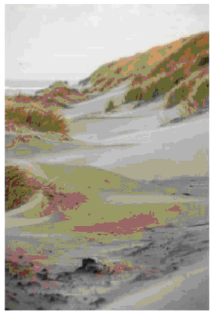
No-go:

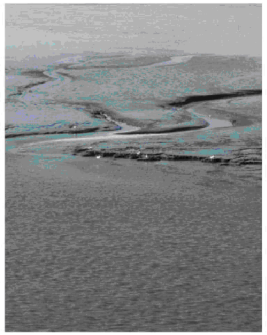
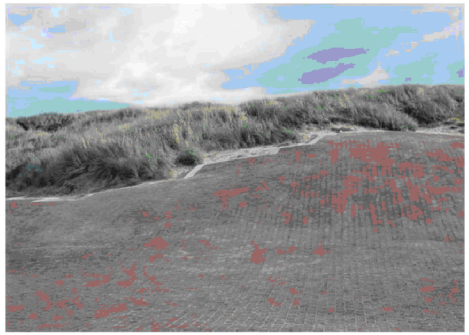
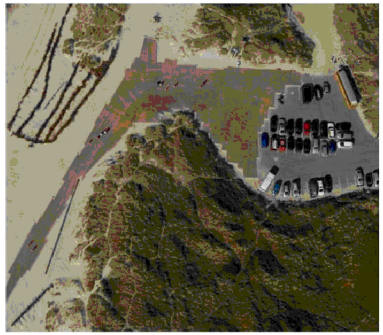
- toename verkeer naar texel via het nieuwe diep
- Negatief effect op verkeer Den Helder
- Geen stilstaand verkeer in Den Helder
- Meer ruimte voor auto's
- Verslechtering van bereikbaarheid
- Afname van verkeer
- Langdurige afsluiting Bevesierweg

Visie



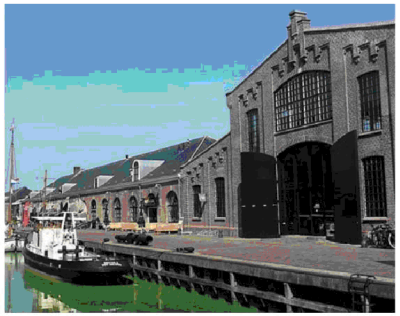
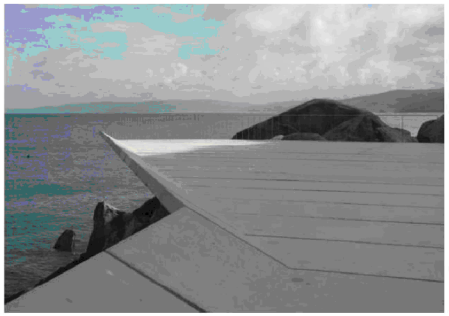
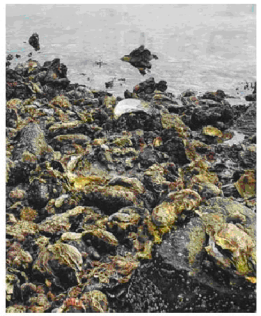
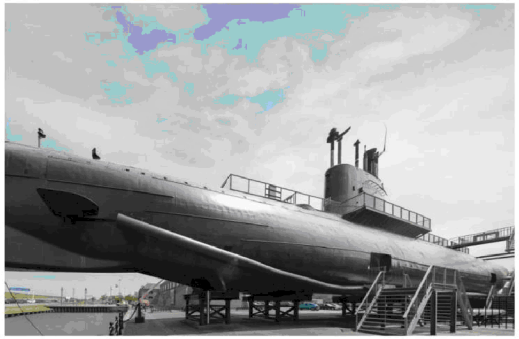
ZACHT

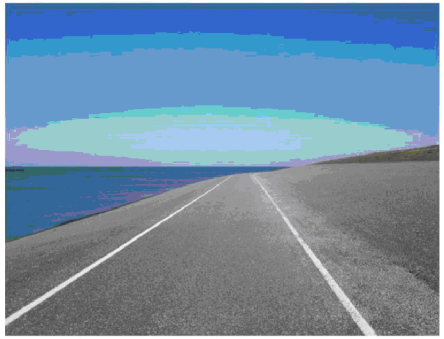


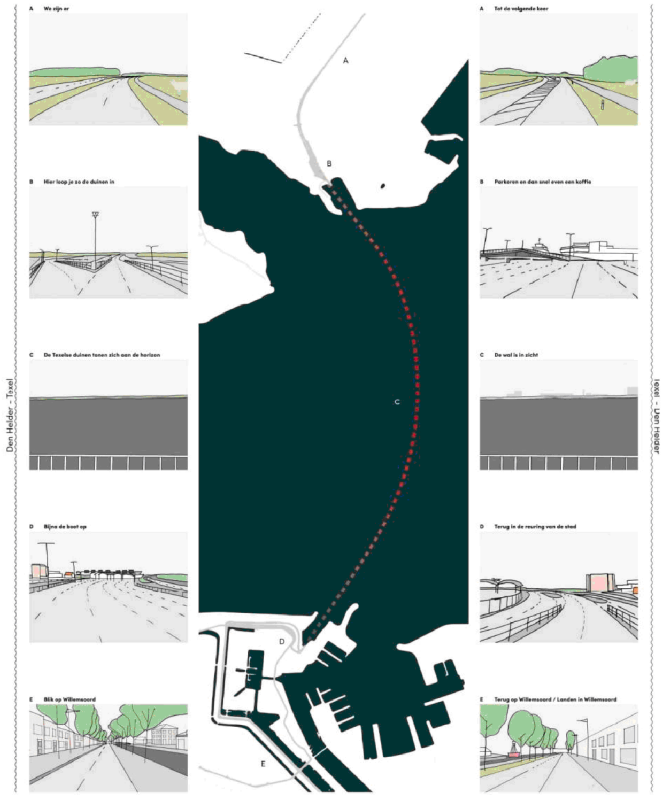




movares smart urban engineering

HARD

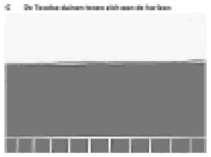
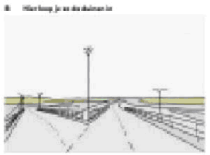









movares smart urban engineering

Voorhavendomein | Aanmeerdomein | Vaardomein | Afvaartdomein | Doorreisdomein

- Ticketverkoop
- Ferry
- Bagage locker
- Comfortabel wachten
- Restaurant
- Cafe
- Winkels
- Toilet
- Bezienswaardigheid
- Informatiebord
- Parkeren
- Park & Ride

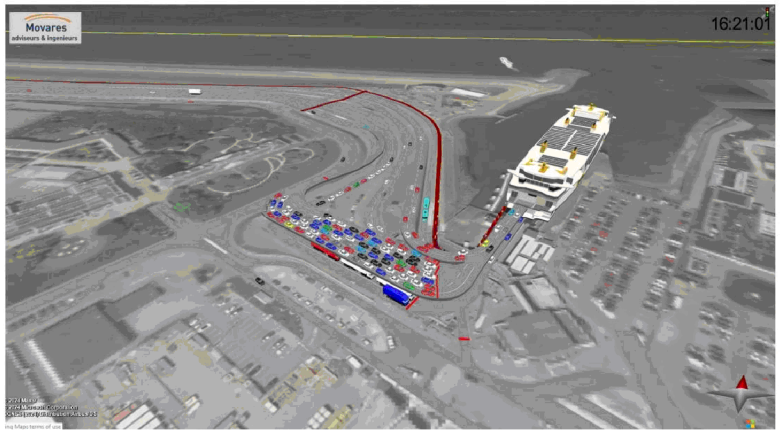
movares smart urban engineering

Inzetten op ruimtelijke kwaliteit en borgen functionaliteit

movares smart urban engineering

Inzetten op ruimtelijke kwaliteit en borgen functionaliteit

- Inzetten van simulaties als ontwerptool -> met huidige situatie als referentie



Inzetten op ruimtelijke kwaliteit en borgen functionaliteit

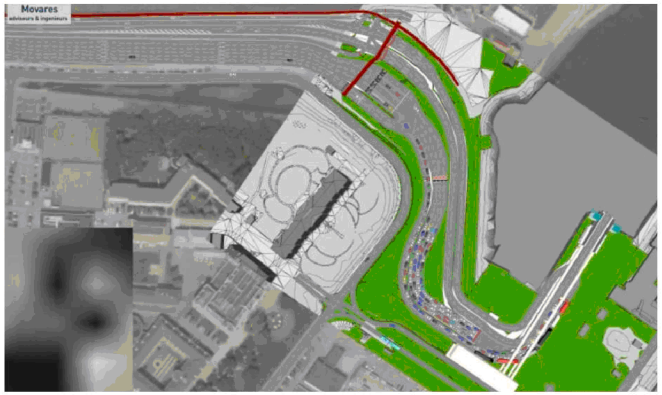
Meerdere varianten onderzocht in Vissim:

- Referentie (huidige situatie)
- TESO onder via Nieuwe Diep
- TX-DH nieuwe aanlandingen (op nieuwe posities)
- TX-DH nieuwe aanlandingen + Den Helder via Nieuwe Diep
- TX-DH nieuwe aanlandingen – Kaartverkoop op Texel
- TX-DH nieuwe aanlandingen (zonder dek)

Inzetten op ruimtelijke kwaliteit en borgen functionaliteit

Meerdere varianten onderzocht in Vissim:

- Referentie (huidige situatie)
- TESO onder via Nieuwe Diep
- TX-DH nieuwe aanlandingen (op nieuwe posities)
- TX-DH nieuwe aanlandingen + Den Helder via Nieuwe Diep
- TX-DH nieuwe aanlandingen – Kaartverkoop op Texel
- TX-DH nieuwe aanlandingen (zonder dek)



Inzetten op ruimtelijke kwaliteit en borgen functionaliteit

- **Ruimte voor de menselijke maat**
  - Veilige routes voor langzaam verkeer
  - Toegankelijkheid borgen voor mindervaliden
  - Voorkomen kruisend verkeer
- **Doorstroom modaliteiten minstens conform huidige situatie**
- **Zo compact mogelijk ontwerpen met ruimte voor groen en verblijfskwaliteit**
- **Behouden van bestaand programma**
- **Ontwerpen binnen huidige contouren van de locaties**

Inzetten op ruimtelijke kwaliteit en borgen functionaliteit

Den Helder

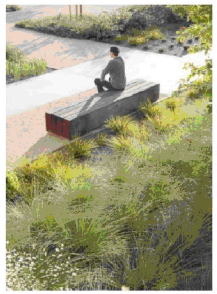
movares smart urban engineering

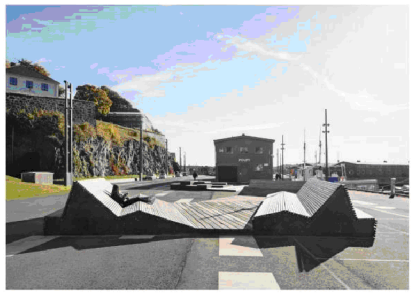
Inzetten op ruimtelijke kwaliteit en borgen functionaliteit

- **Ruimte voor de menselijke maat – inzetten op constante kwaliteit in het gebied (herkenbaarheid)**

Inzetten op ruimtelijke kwaliteit en borgen functionaliteit

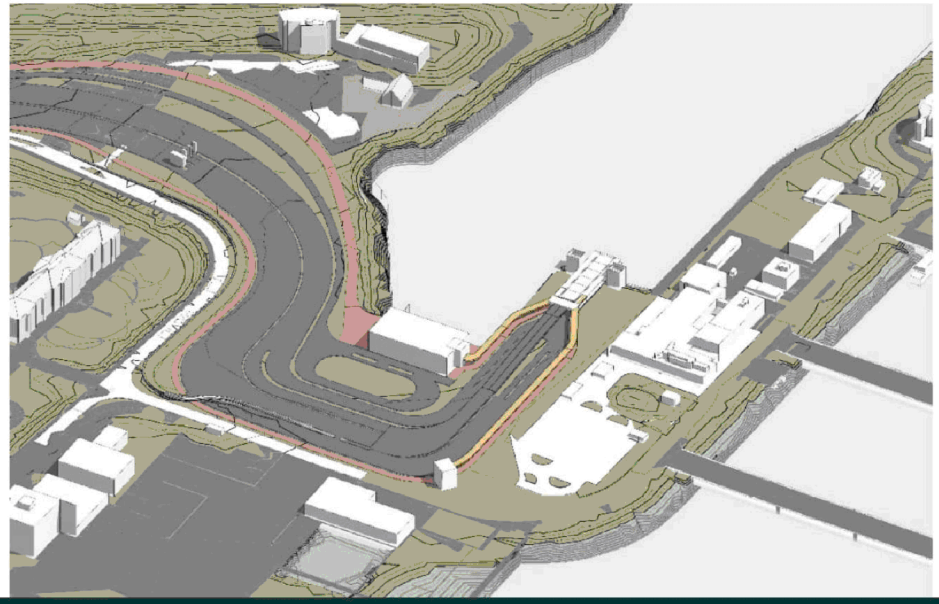
- **Ruimte voor de menselijke maat – inzetten op constante kwaliteit in het gebied (herkenbaarheid)**





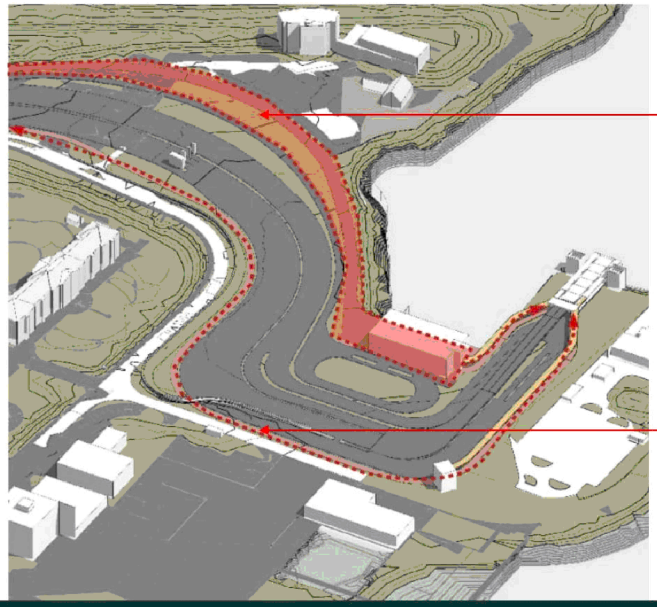
Inzetten op ruimtelijke kwaliteit en borgen functionaliteit

- **Ruimte voor de menselijke maat – inzetten op constante kwaliteit in het gebied (herkenbaarheid)**



Inzetten op ruimtelijke kwaliteit en borgen functionaliteit

- **Ruimte voor de menselijke maat – inzetten op constante kwaliteit in het gebied (herkenbaarheid)**



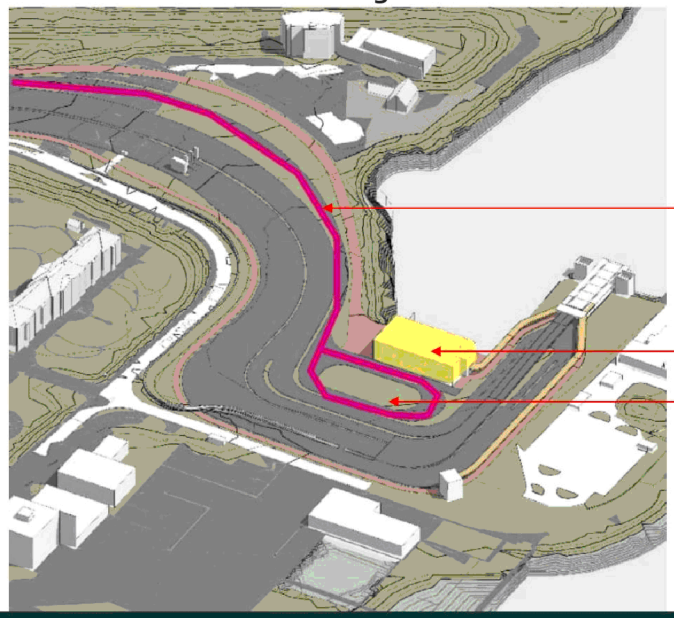
Zone fiets en voetganger van **5 m** breed

(groen variërend)

Fietspad 2 richtingen **3.5 m** breed

Inzetten op ruimtelijke kwaliteit en borgen functionaliteit

- **Bushalte en nieuwe terminal met voorzieningen aan het water**



Busbaan één richting verkeer

Nieuwe terminal

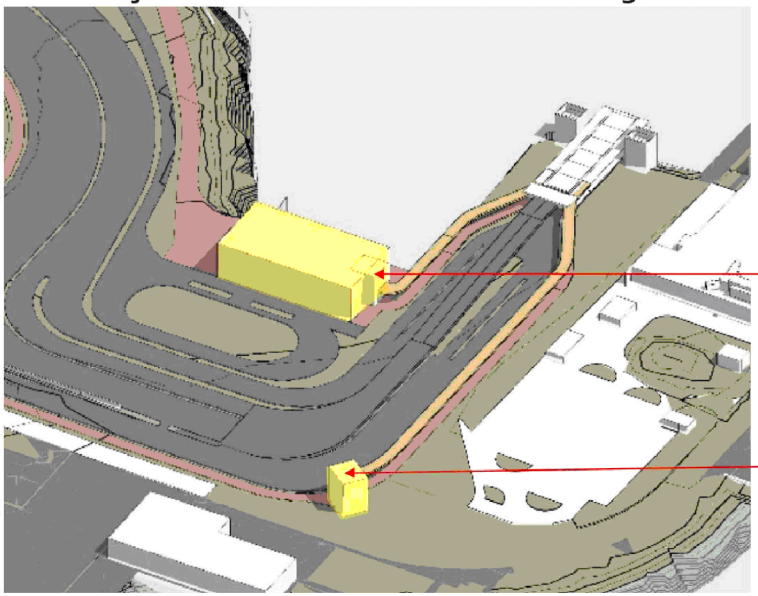
(wel of niet gekoppeld met verkeerspost)

Nieuwe bushalte dicht bij terminal

(met doorsteek voor calamiteiten)

Inzetten op ruimtelijke kwaliteit en borgen functionaliteit

- **Veerboot van beide zijden comfortabel bereikbaar voor langzaam verkeer**



Voetgangers direct naar juiste hoogte

Fietsers met comfortabele helling

(inpandige stalling)

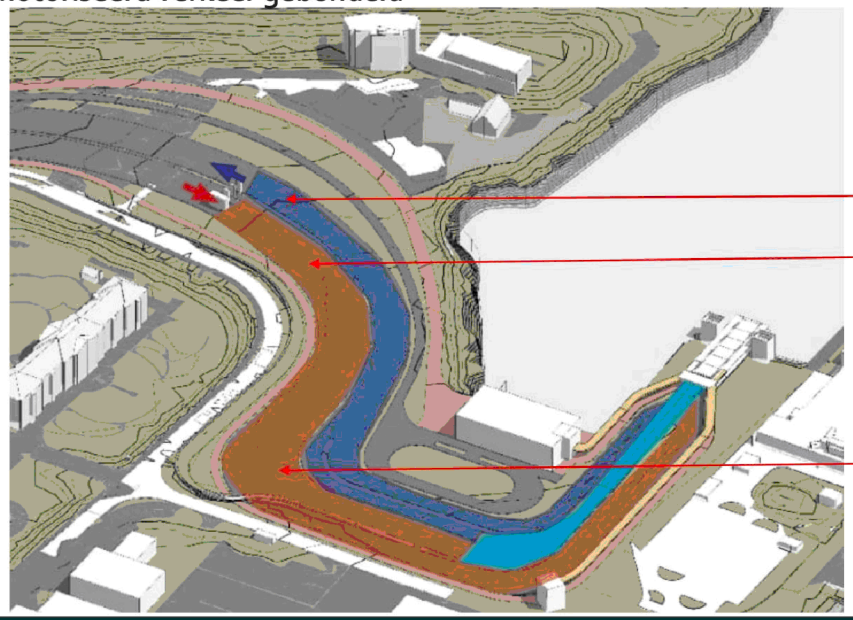
Tweede ticketsluis voor

fiets- en voetganger

(gekoppeld aan comfortabele route)

Inzetten op ruimtelijke kwaliteit en borgen functionaliteit

- **Gemotoriseerd verkeer gebundeld**



Rijbanen zijn 3 m en 3.5 m (vracht) breed

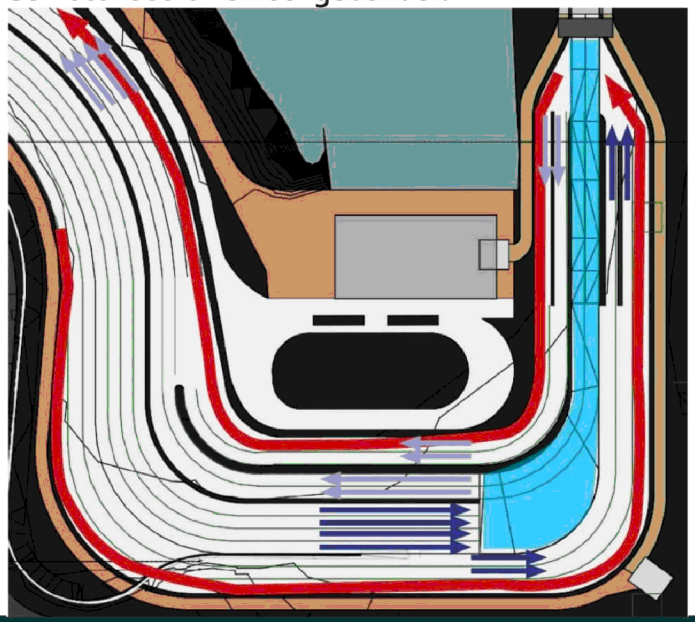
4 rijbanen uit

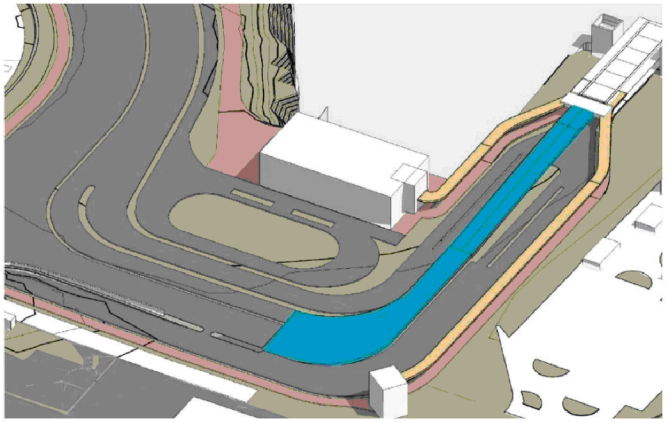
6 rijbanen in

7 rijbanen in

Inzetten op ruimtelijke kwaliteit en borgen functionaliteit

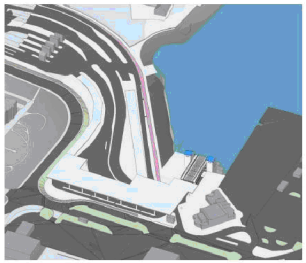
- Gemotoriseerd verkeer gebundeld





Inzetten op ruimtelijke kwaliteit en borgen functionaliteit

- Gemotoriseerd verkeer gebundeld

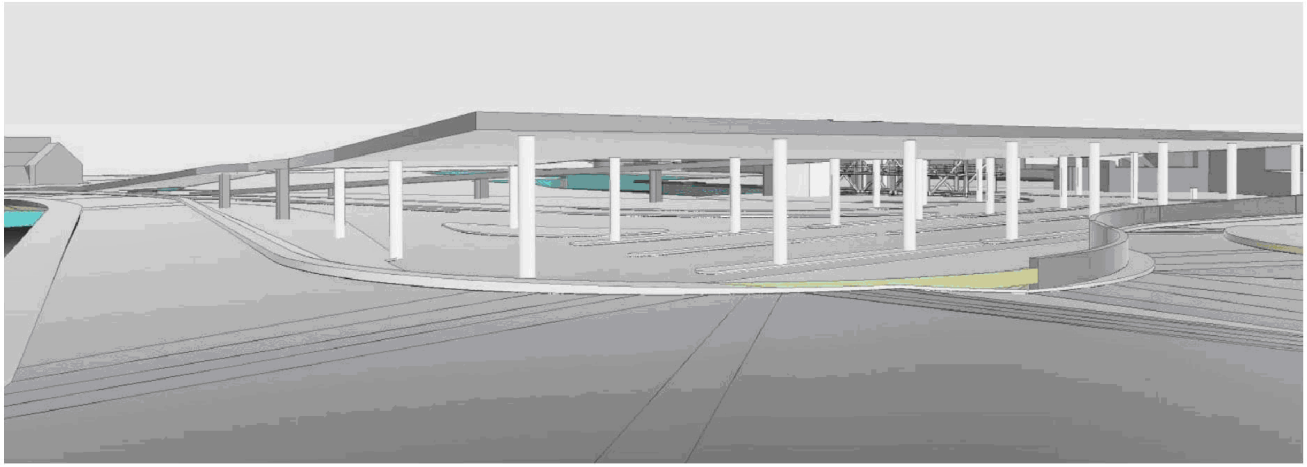


Huidige situatie opstelcapaciteit: +/- 300 PAE

Nieuwe situatie opstelcapaciteit: +/- 340 PAE

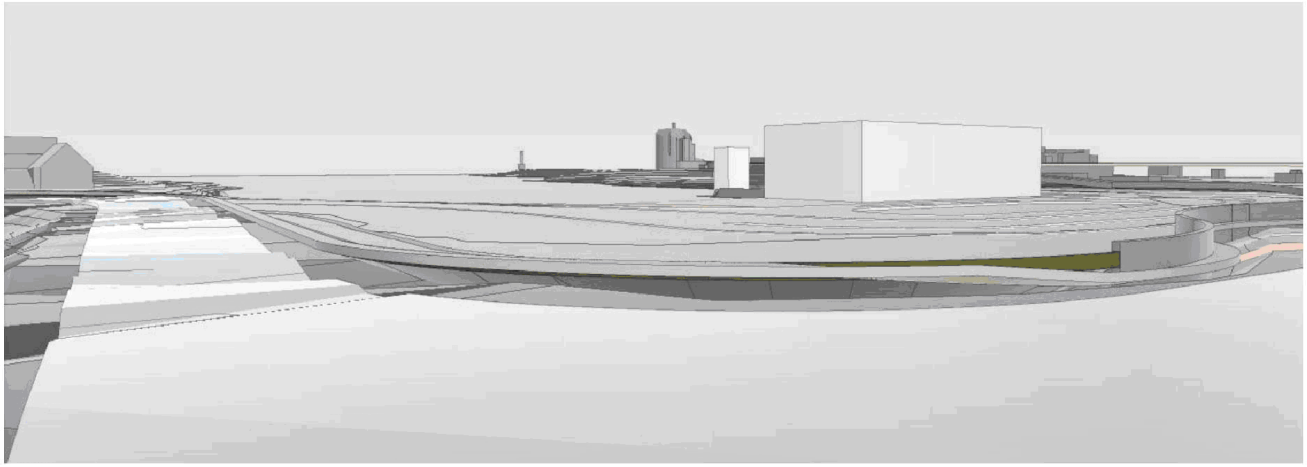
Inzetten op ruimtelijke kwaliteit en borgen functionaliteit

- **Relatie met het water huidige situatie**



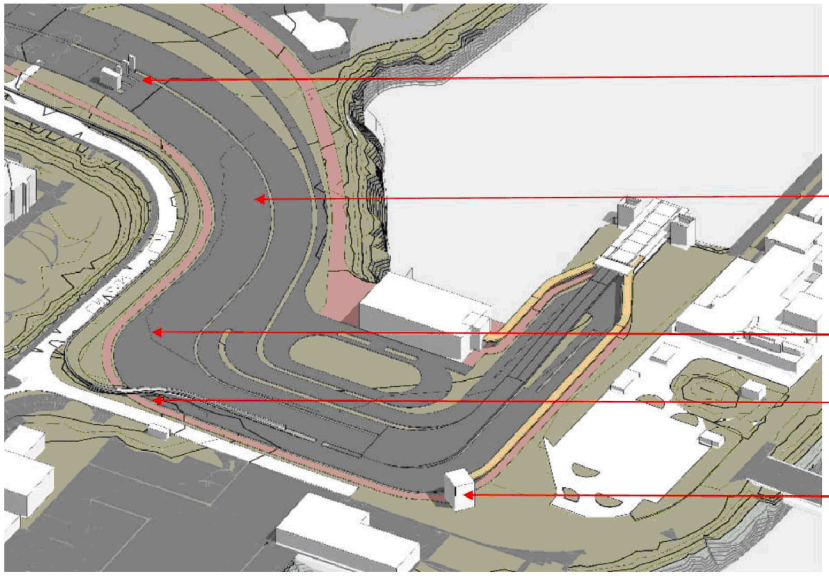
Inzetten op ruimtelijke kwaliteit en borgen functionaliteit

- **Relatie met het water nieuwe situatie**



Inzetten op ruimtelijke kwaliteit en borgen functionaliteit

- **Dillema's**



4 kaartverkoop voor extra groen
(meer is minder groen)

Krapste profiel vanaf dijk
(weinig ruimte voor groen/afscheiding)

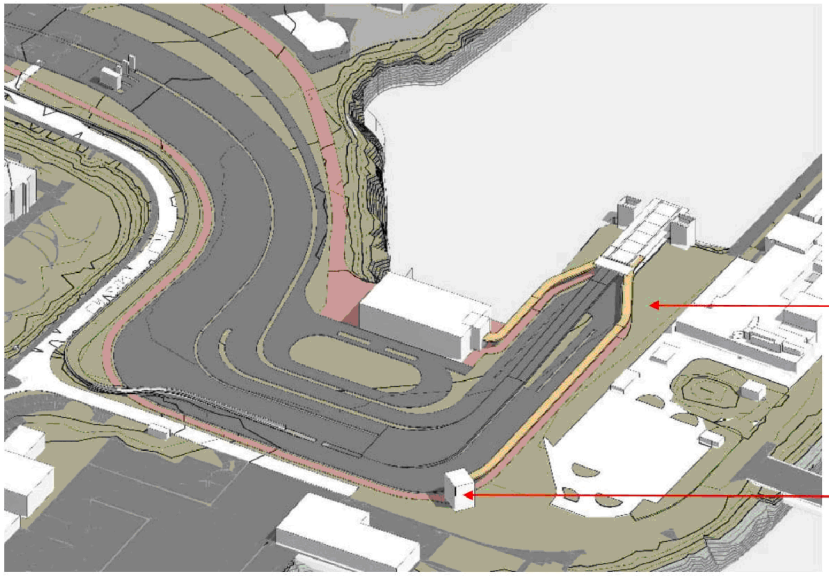
340 PAE = veel asfalt en minder groen

Grondkering dient verschoven te worden

Toegankelijkheid (mindervaliden)

Inzetten op ruimtelijke kwaliteit en borgen functionaliteit

- **Dillema's**



Parkeerplaatsen (verwachten ca 30 pl)

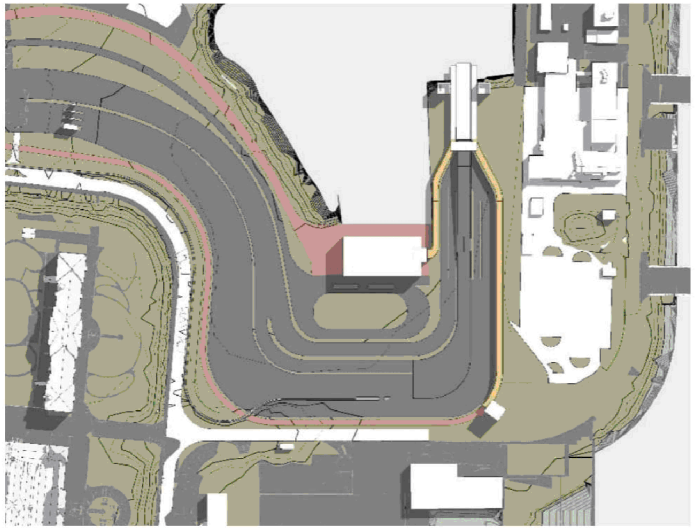
Hoe in verbinding met terminal?

Hotel Lands End ook gebruiken?

Toegankelijkheid (mindervaliden)

Inzetten op ruimtelijke kwaliteit en borgen functionaliteit

- **Vervolg voor het model t.b.v. vaststellen VKA**



Het huidige model wordt nogmaals compleet gedraaid in Vissim

Er wordt nog ter afronding gekeken naar optimalisaties binnen de rijbanen vs ruimtelijke kwaliteit

Overige zaken nav bestuurlijk overleg en deze sessie?

Inzetten op ruimtelijke kwaliteit en borgen functionaliteit

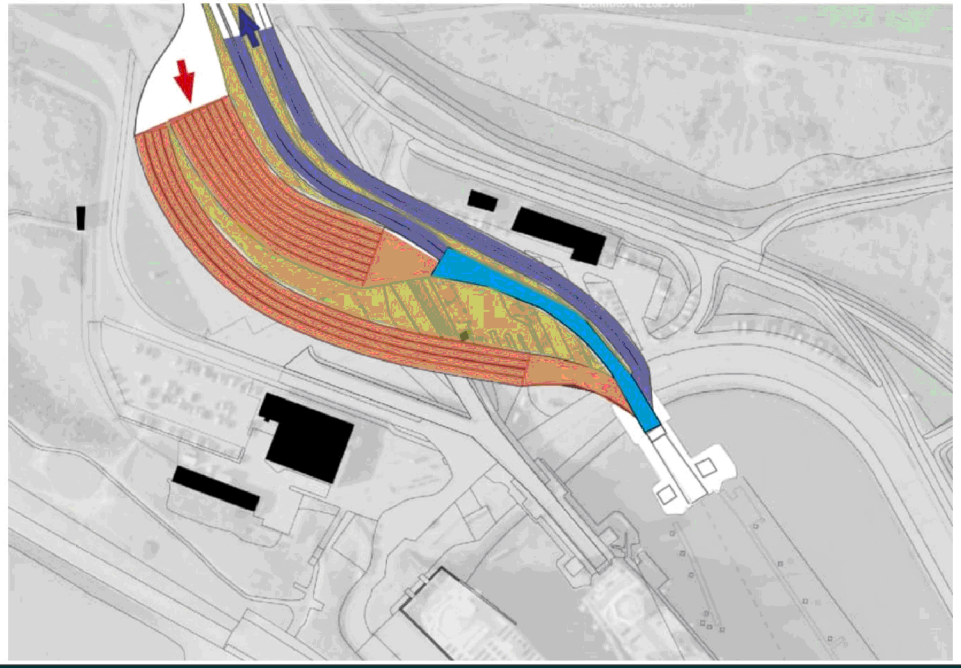
Texel

movares smart urban engineering

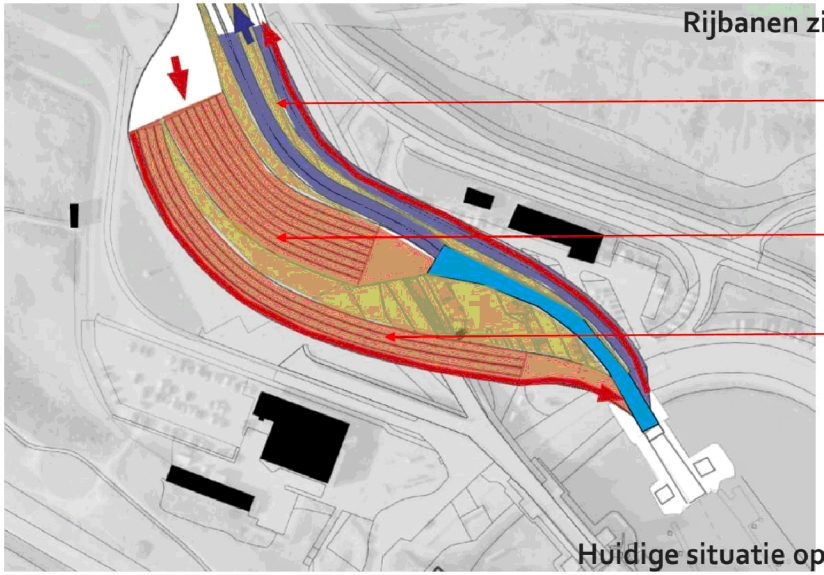
Inzetten op ruimtelijke kwaliteit en borgen functionaliteit

movares smart urban engineering

Inzetten op ruimtelijke kwaliteit en borgen functionaliteit



Inzetten op ruimtelijke kwaliteit en borgen functionaliteit



Rijbanen zijn 3 m en 3.5 m (vracht) breed

4 rijbanen uit

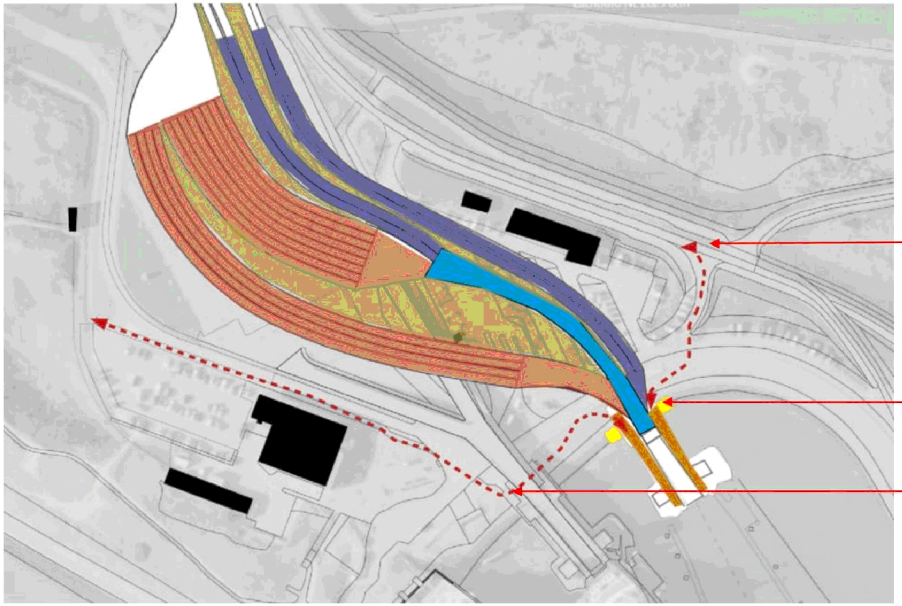
8 rijbanen in opstelterrein

4 rijbanen in

Huidige situatie opstelcapaciteit: ca 340 PAE

Nieuwe situatie opstelcapaciteit: nog te bepalen

Inzetten op ruimtelijke kwaliteit en borgen functionaliteit

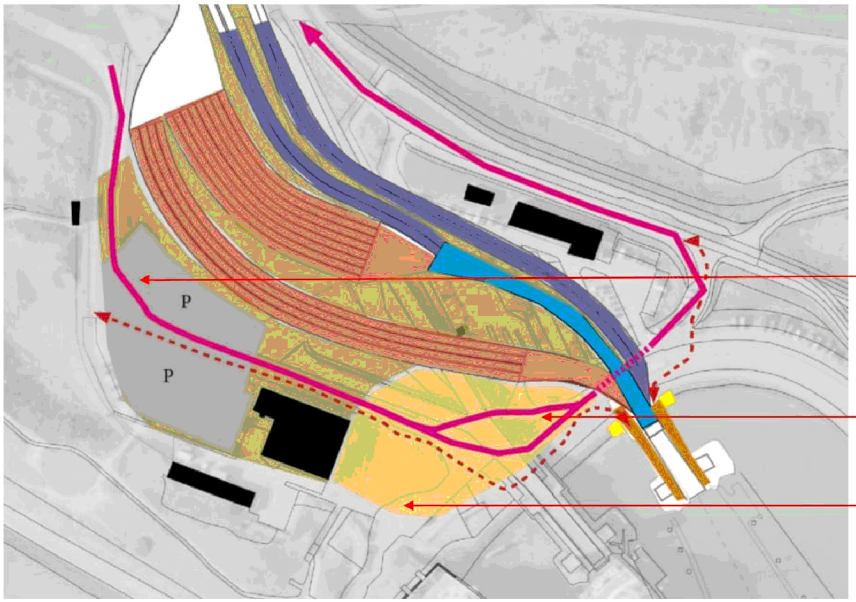


Langzaam verkeer gelijk
Aan huidig

Voetgangers en
Mindervaliden met lift?

Langzaam verkeer gelijk
Aan huidig

Inzetten op ruimtelijke kwaliteit en borgen functionaliteit



Parkeerterrein
(landschappelijk ingepast)

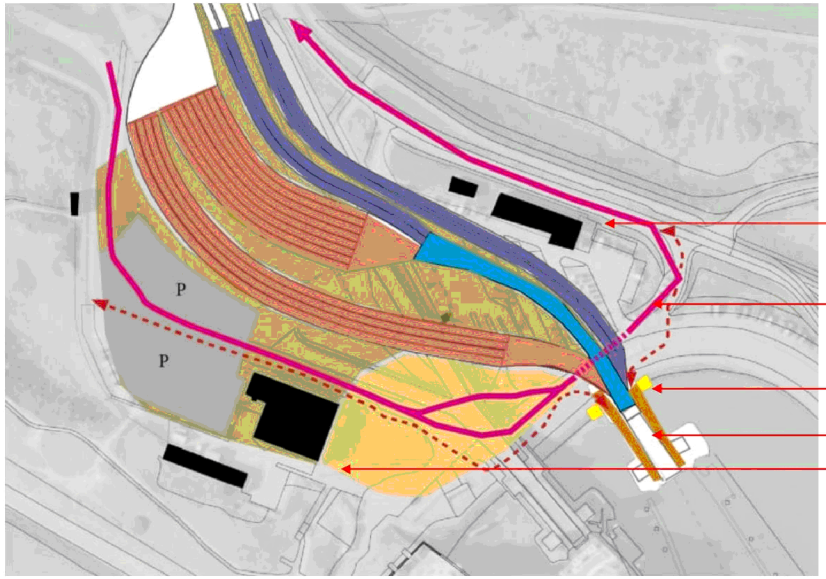
Bushalte dichter bij
terminal

Hoogwaardig voorplein
(landschappelijk ingepast)

Inzetten op ruimtelijke kwaliteit en borgen functionaliteit

Inzetten op ruimtelijke kwaliteit en borgen functionaliteit

- **Dillema's**



Verbinding oost - west

Oversteek bus geeft

Onwenselijke situaties

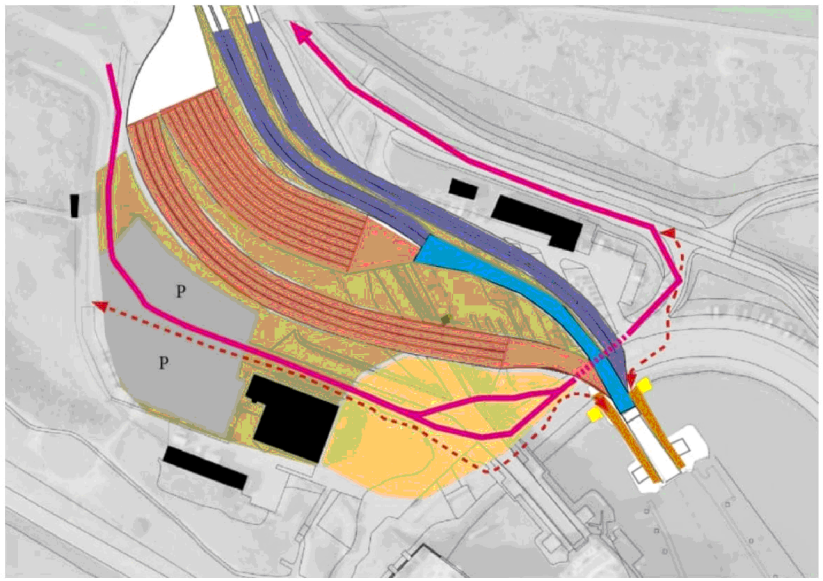
Comfort

Boot af (oost) vs bus

Terminal ver van veerboot

Inzetten op ruimtelijke kwaliteit en borgen functionaliteit

- **Vervolg voor het model t.b.v. vaststellen VKA**

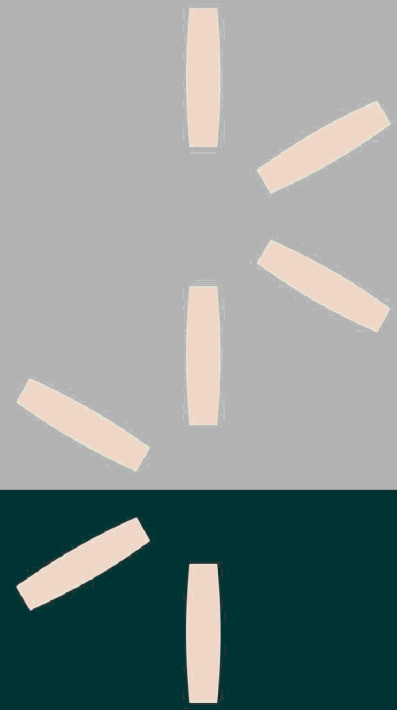


Op basis van pointcloud wordt het ontwerp verwerkt

Update Visem model met kleine optimalisaties

Overige zaken nav bestuurlijk overleg en deze sessie?

WVTTK en afsluiting



movares

smart
urban
engineering

www.movares.com

Rijkswaterstaat
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Rijkswaterstaat West-Nederland Noord

Surinamepad 90
2035 VS Haarlem
Postbus 2232
3500 GE Utrecht
T 5.1.2e
F 5.1.2e
www.rijkswaterstaat.nl

Opmaker
5.1.2e
5.1.2e
M 5.1.2e
5.1.2e@rws.nl

Datum
25 november 2024

Bijlage(n)
3

Annotatie voor Jeroen in rood

agenda

BO Vernieuwing aanlandinrichtingen Texel en Den Helder

Datum bespreking	25 november 2024
Tijdstip	15:00 - 16:00
Locatie	Zaal Razende Bol, Willemsoord 66, Den Helder
Deelnemers	Gemeente Texel dhr Pol gemeente Den Helder dhr Zuidam Provincie Noord Holland dhr. Olthof TESO dhr Prak Rijkswaterstaat Mvr Bagchus
Afschrift aan	

1. Opening
   Verslag staat niet op de agenda. Wordt bij de opening genoemd. Geen opmerkingen. NB: sinds deze zomer is er apart BO over Groot onderhoud van de aanlanding. Dat onderwerp zit nog wel in het verslag van 11 juli 2024. Groot onderhoud gaat vooral over de vraag hoe de sterk verouderde installaties operationeel te houden tot de renovatie.
2. Adviesbrief Maritiem Cluster (bijlage 1)
   Rijkswaterstaat heeft het advies in goede orde ontvangen en neemt het advies mee in de vaststelling van het voorkeursalternatief. RWS gaat in overleg met partijen of genoemde kansen kunnen worden meegekoppeld.
   RWS gaat ook uit van de locatie 'kop van de parkeerhaven'. Gesprek over meekoppelkansen volgt ná definitieve keuze voor de aanlanding en het gesprek over de samenhang met de ontwikkeling maritiem cluster. Daar gaat deze vergadering voor een groot deel over.

3. Toelichting stand van zaken Maritiem Cluster (door Provincie NH en gemeente Den Helder)
presentatie van een aantal sheets. Toelichting tijdens de staf
4. Toelichting stand van zaken Vernieuwingsopgave (presentatie door RWS)
presentatie laat zien dat RWS zeker aandacht heeft voor ruimtelijke kwaliteit, leefbaarheid. Binnen hun scope. Ambtelijk is deze presentatie besproken en daar zijn onderstaande discussiepunten uitgekomen.

5. Bespreken discussiepunten:
   1) Parkeerplaatsen Den Helder
   In het alternatief waarin de nieuwe aanlandinrichting op de huidige parkeerplaats wordt gebouwd is op maaiveld niveau een afname van het aantal beschikbare parkeerplaatsen van circa 200 plekken. Er zullen circa 30 plekken beschikbaar blijven. Op dit moment is gratis parkeren beschikbaar. De locatie is eigendom van de Staat. In het nieuwe plan moet gezocht worden naar een oplossing voor parkeren. De huidige situatie waarbij locatie voor gratis parkeren beschikbaar is, zal verdwijnen. Gemeente Texel is van mening dat behoud van het aantal parkeerplaatsen hoort bij de vervangingsopgave. Rijkswaterstaat is van mening dat parkeren uiteraard opgelost dient te worden maar dat de oplossing primair de verantwoordelijkheid is van de gemeenten. Uiteraard wil RWS meedenken over een oplossing.
   Het parkeerterrein bij de TESO bedient forensen van en naar Texel en medewerkers van de TESO en maakt onderdeel uit van het functioneren van de woon-werk relatie Texel-vaste wal (visa versa). Parkeren voor forensen (al dan niet gereguleerd/betaald) is daarmee een onderdeel van de vervangingsopgave. Het zoekgebied van de opgave kan ruimer zijn dan de Veerhaven, bijvoorbeeld op Willemsoord, Lands End of Nieuwe Diep Nieuwe Werk (NDNW).

   Voorstel: RWS neemt parkeren cf huidige aantallen mee in het ontwerp. In overleg met partijen OMC wordt gekeken naar andere locaties dan binnen de projectgrenzen van RWS. Maar het blijft binnen de RWS opgave.

   2) Opstelplaatsen Den Helder
   Uitgangspunt van Rijkswaterstaat is het 1 op 1 vervangen van de aanlandinrichting en geen capaciteitsvergroting. In het schetsontwerp wordt daarom uitgegaan van het terugbouwen van een vergelijkbaar aantal opstelplaatsen als in de huidige situatie. Op deze manier kan de oplossing op maaiveld worden gerealiseerd wat naast kostenvoordelen ook voordelen biedt op gebied van flexibiliteit. TESO geeft aan dat een oplossing waarbij er 2,5 keer zoveel opstelplaatsen beschikbaar zijn wellicht voordelen biedt voor een goede doorstroming. Gemeente Den Helder geeft aan dat de wens

bestaat om een hub te creëren voor verkeer naar de veerhaven door bij Kooypunt een Park en Ride voorziening te realiseren.
Het (minimaal) behouden van de huidige opstelplaatsen voorkomt verdere opstopping in Den Helder. Uitbreiding (wens TESO) kan een aantrekkende werking hebben op het per auto naar Texel reizen, maar ook zorgen voor minder wachtrijen in de stad. Verder kan ruimte ook anders benut worden dan voor het opstellen van auto's op piekmomenten, zoals het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit (groen/water) of woningbouw.

Op een beperkte aantal momenten is er sprake van overlast. De vraag is welke overlast acceptabel is voor gemeente en provincie. Een groot opstel/aanrijterrein heeft ook nadelen, het stimuleert autogebruik, vraagt meer verharding en komt niet ten goede aan de relatie van Willemsoord aan zee.

Voorstel: vanuit PNH willen wij pleiten voor het minimaal handhaven van de huidige aantal opstelplaatsen (die grotendeels op PNHgrond liggen), *in de overgangsperiode tussen realisatie aanlanding en realisatie maatregelen maritiem cluster.* IN de definitieve situatie heeft PNH een voorkeur voor minder opstelplaatsen. In het OMC-verkeersonderzoek kan het effect van een kleiner opstelterrein meegenomen worden. Niet duidelijk hoe DH hier bestuurlijk in zit.
zie hiervoor ook de volgende punten.

3) Dempen van een deel van de veerhaven
Maritiem Cluster partijen hebben in hun visie de demping van een deel van de veerhaven opgenomen om meer ruimte te creëren voor ontwikkeling van het gebied. Vraag van partijen is om deze optie op hoofdlijnen uit te werken in de kosten voor het dempen. Daarnaast is de vraag om een stedenbouwkundige uitwerking te maken waarin de demping is opgenomen. Dit met als doel om te laten zien welke mogelijkheden ontstaan indien een deel van de haven gedempt wordt. Vanuit RWS is geen budget beschikbaar om de haven te dempen. Alle kosten voor het dempen, de te voeren procedures en wat daarmee samenhangt (ontwikkelkosten, onderhoud etc etc) komen voor kosten van de vragende partijen.
Hier ligt een relatie met afname van parkeerruimte voor forensen en/of (afname van) opstelcapaciteit. Dit kan (deels) wisselgeld zijn.
Demping van de havenmond biedt nog meer voordelen. Het nieuwe TESO gebouw, dan goed toegankelijk voor fietsers en voetgangers en OV, kan er een plek vinden, en de ruimtelijke kwaliteit van het totale gebied heeft er baat bij.
Door de ruimtewinst ontstaat er ook extra ruimte voor onderhoud Wind op Zee(WOZ) en maritieme maakindustrie. Bijvoorbeeld door de Bevesierweg op te schuiven richting de

aanlanding in de as van het Paleis. Hierdoor ontstaat er een compacter terrein met een terminal direct aan zee.
Het is wel te verwachten dat het dempen meerkosten met zich meebrengen. Onderwerp van gesprek in OMC, gezien het brede belang (niet alleen DH).

Voorstel: RWS neemt demping mee in het onderzoek. De kans is niet groot dat ze dat doen (wellicht wel kosten inzichtelijk maken).
Dan wordt de vraag: als we dit als OMC zelf doen, welk gewicht krijgt eea dan in hun keuzes? Stél dat onderbouwd kan worden dat demping (milieu-)technisch kan en grote ruimtelijke voordelen oplevert voor de veerhaven, stad en OMC, dan wordt het gesprek met RWS anders. De opdracht wordt dan: realiseer een aanlanding die functioneert in de periode dat de demping nog niet gerealiseerd is en bouw zó dat de toekomstige nieuwbouw daar gemakkelijk op aan te sluiten is. Zie ook 4

4) Flexibiliteit van de oplossing Den Helder
Gezien de visie van het Maritiem Cluster op de ontwikkeling van het gebied en de besluitvorming over bijvoorbeeld de Ravelijnbrug is een beoordeling van het plan op flexibiliteit op zijn plaats. Toekomstige ontwikkelingen moeten mogelijk zijn zonder dat keuzes voor de vernieuwing deze onmogelijk maken.
Binnen het OMC worden toekomstige ontwikkelingen inzichtelijk gemaakt (varianten). Denk aan het verleggen van de aanrijroute, voor vracht en of auto, over NDNW en de ambitie in de omgevingsvisie DH om het gebied boven Willemsoord te ontwikkelen tot een woningbouwopgave (Dijkbuurt/onbreekbare dijk). Een tweede afweging die inzichtelijk gemaakt moet worden of het gehele aanrijterrein/opstelterrein op maaiveld ligt, zoals RWS nun voorstelt, of dat dit in combinatie zal zijn met een compact opsteldek/parkeerfaciliteit. Het is verstandig om de voor- en nadelen van beide varianten inzichtelijk te maken met een afweging van de volgende ambities: flexibiliteit van het ontwerp op huidige en toekomstige aanrijroutes, de ruimtelijke kwaliteit, aantrekkelijke fietsroutes en opstelterrein, aansluiting bus op trein, extra ruimte voor WOZ, parkeren en de flexibiliteit in parkeren en opstelterrein.

Voorstel: flexibiliteit is nodig, gaat RWS daarin mee?
Dit vraagt veel OMC-werk. RWS loopt uit in tijd, VKA wordt later vastgesteld. Hoeveel ruimte is er om input te geven, in tijd en inhoud?

5) Effect op de omgeving Den Helder
De geschetste maaiveldoplossing laat zien welke effecten op de omgeving er zijn, binnen de oplossing zijn keuzes te maken over aantal rijstroken en opstelruimte versus de ruimte voor groen en andere functies.

Met dit punt willen RWS en Texel aangeven: het wordt veel mooier, zeur niet!
Op het 1e gezicht is dat mss zo, maar een brede afweging op effect op toekomstig gebruik is nodig. Flexibiliteit en gefaseerde aanpak.

6) Planning en vervolgafspraken:
Planning is cruciaal – tijd om inbreng te leveren (ambtelijk) en dit bestuurlijk bespreekbaar te maken.

Discussie gaat bijna helemaal over de Helderse kant. Goed om ook aandacht vragen voor stalling en oplaadpunt voor elektrische bussen aan de Texelzijde.

7) Afsluiting

Provincie Noord-Holland

Datum vergadering
25 november 2024
Staf

Uw contactpersoon
5.1.2e 5.1.2e
BEL/DE

Staf Mobiliteit Regionale Luchtvaart en OV Knooppunten, Olthof

Unitmanager

Sectormanager
5.1.2e 5.1.2e 5.1.2e

Directeur
Herman Schartman

Telefoonnummer 5.1.2e
5.1.2e n@noord-holland.nl

Bijlagen: 3

19-11-2024 **1**|3

Betreft: BO Vernieuwing aanlandinrichtingen Texel en Den Helder 2040

Nota GS-staf

1. Doel van de bespreking/toelichting

25-11, van 1500-16 in Den Helder vindt het BO over de vernieuwing van de aanlandinrichtingen op Texel en in Den Helder plaats. Deze datum was oorspronkelijk door RWS gepland om het Voorkeursalternatief te presenteren, maar dat is nog niet gereed. In de voorbereiding daarvan is wel een aantal discussiepunten naar voren gekomen, die vragen om een bestuurlijke reactie dan wel afspraken met RWS over hoe hier in de komende maanden mee om te gaan.
NB tav de Texelse kant zijn er op dit moment geen lastige punten.

In de bijgevoegde geannoteerde agenda is in rood een reactie per discussiepunt opgenomen (en per agendapunt).

Hieronder de inzet op hoofdlijnen.

- RWS gaat voor een sobere en doelmatige renovatie. "1 op 1"

- Kies oplossingen die ruimte bieden voor toekomstige ontwikkelingen -no-regrets. Flexibiliteit in het ontwerp, zodat een gefaseerde aanpak van het hele gebied mogelijk is. Voorbeeld: aanrijrichting kan aangepast worden ná realisatie van het Nieuwe Diep - Nieuwe Werk (NDNW).
  (aanhaken bij verslag BO 16 mei jl: "In het ontwerpspoor zullen kansen en raakvlakken met het Maritiem cluster worden gedefinieerd. Indien er meekoppelkansen naar voren komen zullen deze in dit bestuurlijk overleg worden geagendeerd. De provincie is een traject gestart om aanpalend aan het traject van VenR een toekomst beeld van de veerhavens te schetsen zodat ontwikkelingen en raakvlakken goed op elkaar worden afgestemd. ").
- Er zal sprake zijn van een transitieperiode: de aanlanding is gerenoveerd, maar de maatregelen uit het maritiem cluster zijn nog niet gerealiseerd.
  In deze transitieperiode hoeft niet alles perfect te zijn. Dus: gezamenlijk zoeken naar tijdelijke maatregelen om bv parkeren op te lossen, en het accepteren van enige overlast in de stad.
  Renovatie verwacht in 2030. Aanpassing NDNW in 2032/33.
- Wat betekent "1 op 1" terugbrengen? Volgens bestuurders is dat terugbrengen van de status quo. Concreet: 285 parkeerplaatsen oa nodig voor forenzen naar Texel (RWS nu max 50), opstelplaatsen voor 2 boten (TESO wil 3).

Tijdens de vergadering wordt een korte presentatie gegeven door DH/PNH over de samenhang tussen projecten binnen het maritiem cluster en de renovatie van de veerhaven in Den Helder. Een concept daarvan is bij de stafstukken gevoegd.

- Komen tot afspraken
  De bespreking van de discussiepunten zou moeten leiden tot het formuleren van nadere onderzoeksvragen. Wat zoekt RWS uit, wat komt op het bordje van het OMC?
  bv Ruimte: RWS kiest voor een maaiveldoplossing voor het opstellen van auto's. Demping van de havenkom zou veel ruimte bieden, voor opstellen, voor nieuw kantoor TESO én een aantrekkelijke waterkant.

- Planning. RWS zou vooraf de planning delen.
  irt vorig punt moet helder worden wanneer uitkomsten beschikbaar moeten zijn en hoe deze in de besluitvorming

meegenomen worden.
Pas ná die slag wordt duidelijk welke onderdelen RWS mee neemt/kan nemen in het VKA, wat zogenaamde meekoppelkansen worden, en wat eventueel maatregelen zijn die door (een van de partners van) het OMC verder opgepakt worden, later in de tijd.

Bovenstaande is ook de lijn van Den Helder. Texel en TESO gaan meer voor de korte termijn, het moet perfect zijn bij oplevering van de renovatie. Mn t.a.v. opstelterrein en parkeerplaatsen. Hun inzet is zelfs om steun aan de voorkeurslocatie in te trekken. We proberen dat ambtelijk, en Den Helder bestuurlijk (wethouder Camara) te voorkomen. Toelichting in de staf.

Bijgevoegd de presentatie door 5.1.2e 5.1.2e (DH) en 5.1.2e over de samenhang tussen Ontwikkelingen in Den Helder en de renovatie van de Veerhaven.

1. **Voorstel tot besluitvorming**
   ter bespreking

2. **Financiële, personele en juridische consequenties**
   -

3. **Communicatieve consequenties**

4. **Wijze van totstandkoming**
   5.1.2e 5.1.2e 5.1.2e en 5.1.2e
   (stedebouwkundige voor het OMC)

Provincie
Noord-Holland

Datum vergadering
25 november
Staf

Uw contactpersoon
5.1.2e 5.1.2e
BEL/IOT

Staf Mobiliteit, Regionale Luchtvaart en OV Knooppunten, Olthof

Unitmanager

Sectormanager
5.1.2e 5.1.2e 5.1.2e

Directeur
Herman Schartman

Telefoonnummer 5.1.2e
5.1.2e n@noord-holland.nl

Bijlagen: 3

19-11-14

Betreft: Mobiliteitsaanpak Texel - Den Helder 2040

Nota GS-staf

1. Doel van de bespreking/toelichting

18-11 is besloten Mobiliteitsaanpak en Stand van zaken Ontwikkeling Maritiem Cluster Kop van Noord-Holland/Den Helder te splitsen in twee sets van documenten.
Hierbij de gs nota en brief voor PS met bijlage.
De Mobiliteitsaanpak staat ook op de agenda van GS 26-11.

2. Voorstel tot besluitvorming

voor akkoord

3. Financiële, personele en juridische consequenties

-

4. Communicatieve consequenties

-zie GS nota

5. Wijze van totstandkoming

Met 5.1 5.1.2e

6. Verdere procedure

Projecten Maritiem Cluster op kaart
22-5-2025