





Ontwikkelstrategie Spoorweghaven en omgeving

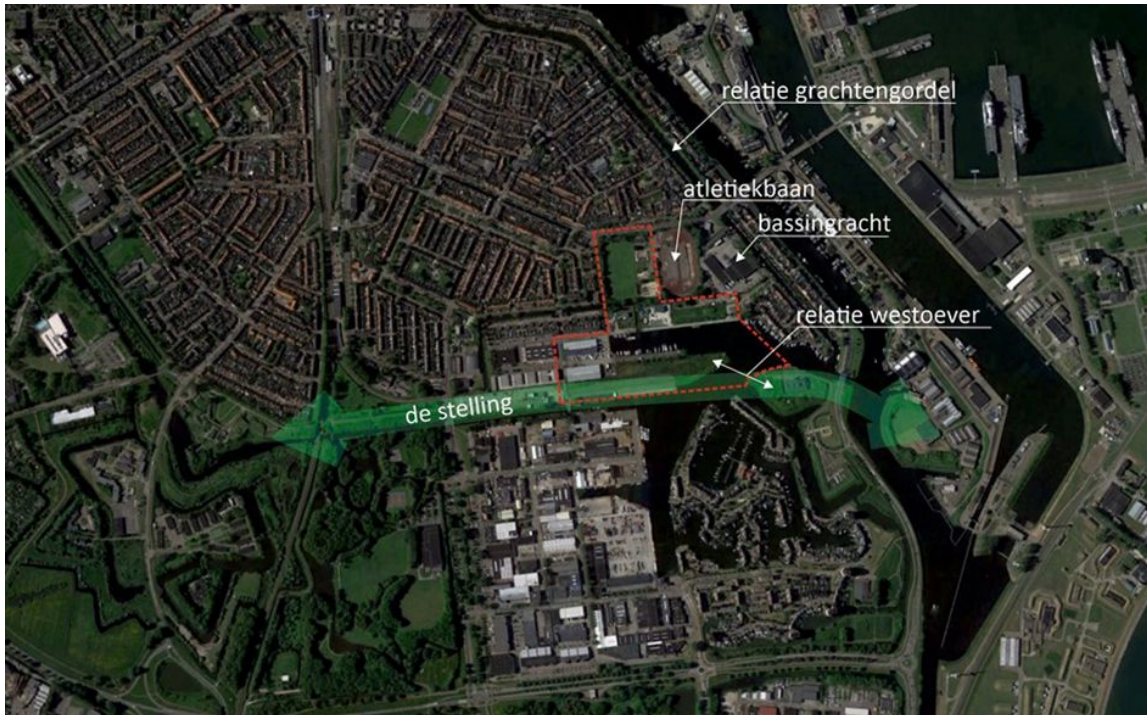
4 augustus 2025, versie 5

Inhoud

1.	Inleiding	3
2.	Ruimtelijke Visie Spoorweghaven e.o.	4
3.	Woningaantallen en verkeer	6
4.	Bodem	10
5.	Geluid	12
6.	Grondeigendommen	14
7.	Ontwikkelstrategie en planning	16
8.	Financieel	18
9.	Participatie	20
10.	Vervolg	22

1. Inleiding

In de omgevingsvisie Den Helder is het gebied Spoorweghaven en Omgeving als ontwikkelgebied voor 2030 benoemd en is als kansrijk gebied opgenomen om te transformeren richting een aantrekkelijk woongebied in samenhang met de Stad binnen de Linie. Een groot deel van de zware bedrijvigheid en de havenactiviteiten is de afgelopen jaren uit het gebied vertrokken. Aanvullende ambitie is het herstellen van het gedeelte van De Stelling tussen de forten Westoever en Dirskz. Admiraal, dat in het verleden heeft moeten wijken voor de bedrijvigheid in het gebied.



Zeestad heeft voor het gebied een plan van aanpak opgesteld waarin op hoofdlijnen is aangegeven hoe de haalbaarheid van de gebiedsontwikkeling wordt onderzocht en getoetst.

Het eerste resultaat van de haalbaarheidsfase is het Stedenbouwkundig Plan voor het Sportpark Ruyghweg en het bijbehorende ontwikkelplan waarin de haalbaarheid van woningbouw op het Sportpark is aangetoond.

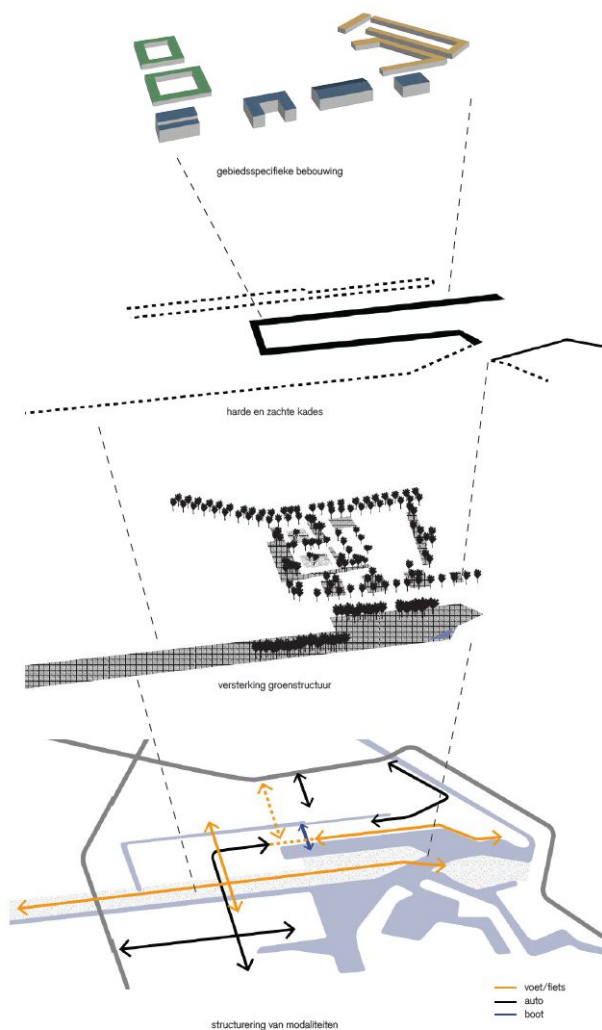
Het tweede resultaat is de Ruimtelijke Visie voor het gebied Spoorweghaven en omgeving (e.o.) en deze Ontwikkelstrategie waarin wordt omschreven hoe de andere deelgebieden verder tot ontwikkeling kunnen worden gebracht. Zodat deze deelgebieden net zoals de plannen voor het Sportpark gefaseerd in besluitvorming kunnen worden gebracht en vervolgens gerealiseerd kunnen worden.

2. Ruimtelijke Visie Spoorweghaven e.o.

Met de Ruimtelijke Visie (ZUS juni 2025, bijlage A) worden de (her-) ontwikkelingsmogelijkheden geschetst van de Spoorweghaven en de omgeving. Om aan te geven dat er nog geen definitief eindbeeld is zijn in de Ruimtelijke Visie drie varianten opgenomen. De basisvariant bevat het meeste woningen en kan ook wel als de maximale variant worden gezien. Bij de twee alternatieve varianten zijn minder woningen mogelijk, maar is een grotere variëteit in het woonprogramma opgenomen en/of wordt parkeren op een andere manier opgelost.

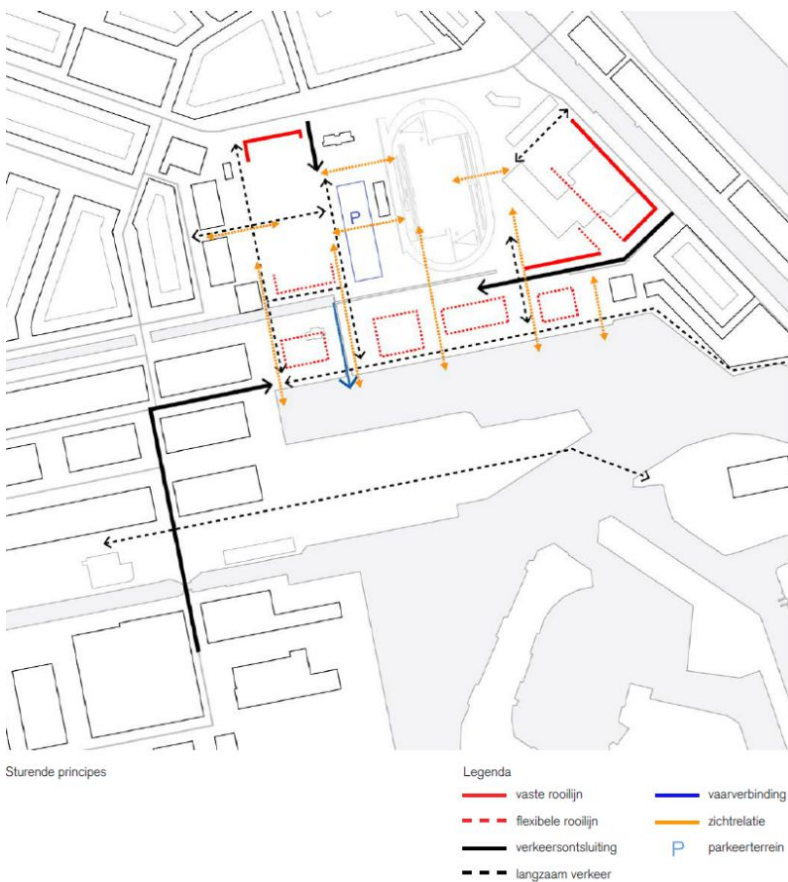
De Visie brengt in beeld hoe de verschillende deelgebieden een integraal geheel vormen, waarbij zowel aansluiting wordt gezocht bij de omliggende woonwijken, de ontbrekende schakel in de Stelling van Den Helder wordt aangeheeld en de bijzondere ruimtelijke kwaliteiten van de Spoorweghaven worden benut.

De ruimtelijke visie laat onder andere zien dat de auto wel bij de woningen kan komen maar niet door het hele gebied heen kan. Voor langzaam verkeer komen er juist wel fijnmazige verbindingen door het hele gebied heen. Daarnaast wordt de nadruk gelegd op het groene karakter van het gebied en de relatie met het water.





2.2 Voorgestelde verkeerstructuur



2.3 Sturende principes voor de stedenbouwkundige structuur



2.4 Ruimtelijke Visie: basisvariant



2.5 Ruimtelijke visie: variant 1



2.6 Ruimtelijke visie: variant 2

3. Woningaantallen en verkeer

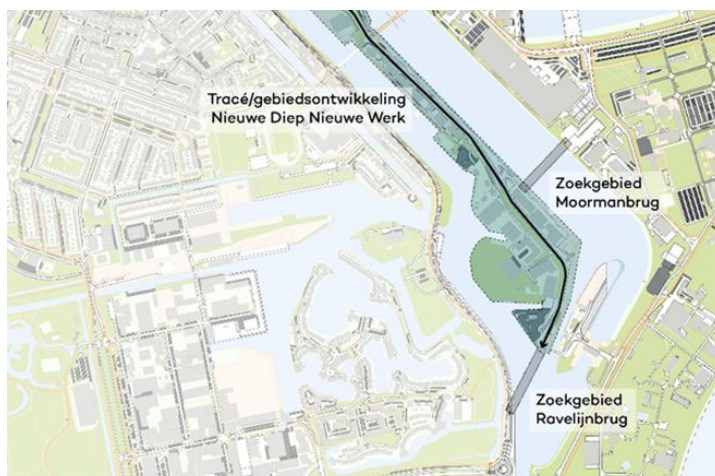
In een onderzoek naar de effecten op de verkeersbelasting van de verschillende ontwikkelingen in het ontwikkelgebied Spoorweghaven e.o. (Sweco, september 2024) zijn drie stappen van ontwikkeling op basis van eerste schetsen doorgerekend (zie afb. 3.2). Het geeft een goede inschatting van de te verwachten verkeersdruk.

In *stap 1* is de realisatie van 100 woningen op het Sportpark Ruyghweg doorgerekend. Dit geeft op de Ruyghweg een toename van verkeer van enkele tientallen motorvoertuigen per etmaal (max. 131 op een doordeweekse dag). Voor de ochtend- en avondspits zijn dit maximaal 10 à 15 motorvoertuigen per uur per richting. Voor de verkeersafwikkeling is dit effect zeer klein en zijn met het verkeersmodel geen langere wachtrijen of toegenomen vertragingen gemeten.

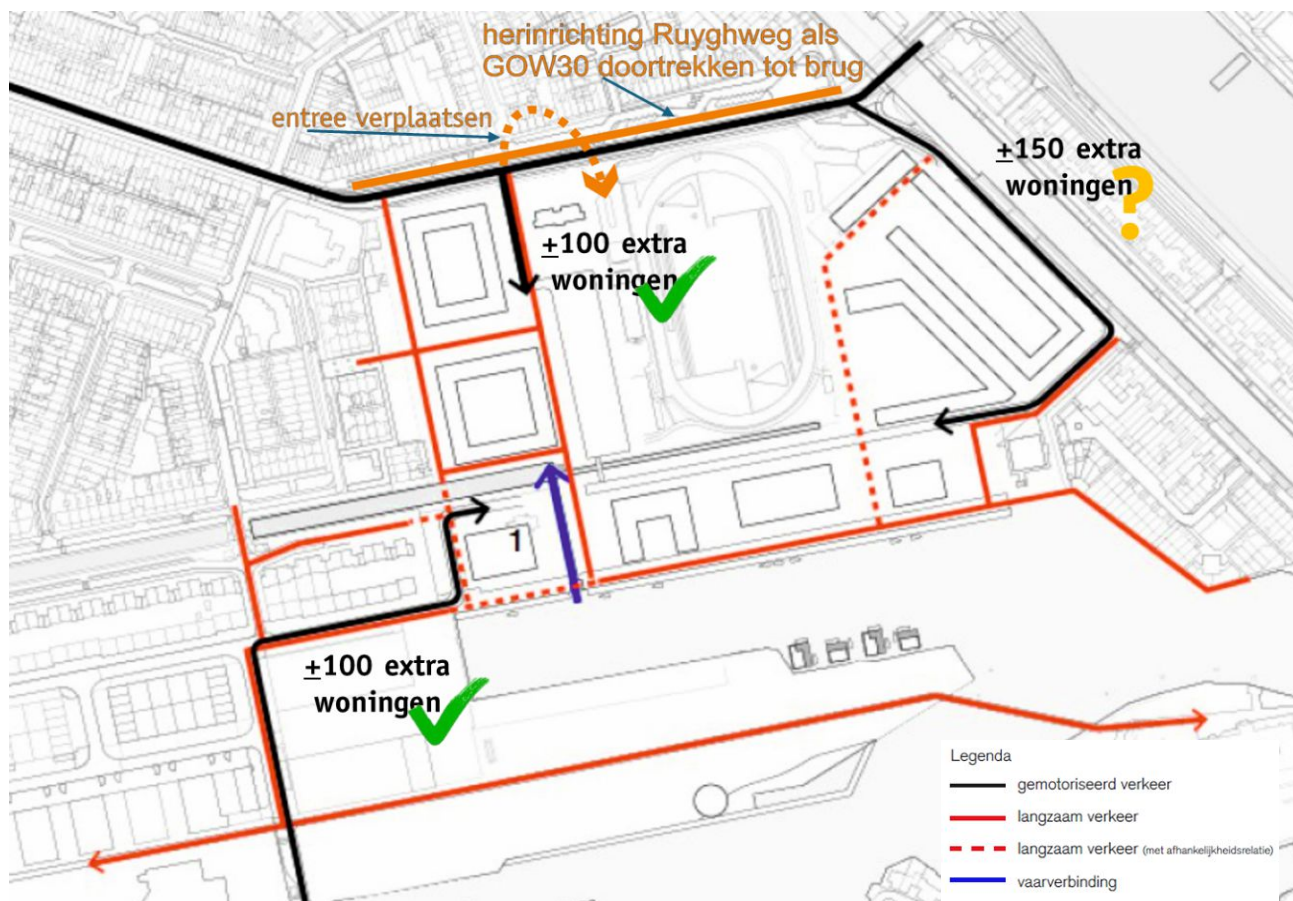
In *stap 2* is naast de realisatie van 100 woningen op het Sportpark Ruyghweg gerekend met 100 extra woningen rondom het Arsenaal die ontsloten worden via het bedrijventerrein en de Schootenweg. Dit scenario heeft een vergelijkbaar effect als in stap 1 met realisatie van het sportpark. Er zijn met het verkeersmodel geen langere wachtrijen of toegenomen vertragingen gemeten.

Bij *stap 3* is er bovenop de eerste twee stappen ook nog gerekend met 150 extra woningen langs de Bassingracht die via de Ruyghweg worden ontsloten. Dit scenario heeft wel een merkbaar effect op de verkeersafwikkeling, vooral bij brugopeningen. Dan lopen de wachttijden voor het kruispunt Ruyghweg-Binnenhaven op. Om de bereikbaarheid van Den Helder niet te verslechteren, adviseert de afdeling verkeer van de gemeente Den Helder om deze woningen pas te realiseren nadat de Ravelijnbrug is gerealiseerd (afb. 3.1).

De Gemeente Den Helder is voornemens de Ruyghweg in 2026 in te richten als een gebiedsontsluitingsweg met een maximum snelheid van 30 km per uur. Hiervoor zal het profiel van de weg ter plaatse van het plangebied versmald worden. Zo ontstaat er ook ruimte om extra parkeervakken langs de Ruyghweg te realiseren. Zowel het verlagen van de snelheid als het realiseren van extra parkeerplekken sluit aan op de wensen van de buurt. Voor het openbaar vervoer is het gebied aangewezen op de bushalte Vinkenstraat (bus 34 & 135) en het NS-station (afb. 3.3)



3.1 Mogelijke veranderingen verkeersstructuur rond Spoorweghavengebied (Maritiem Cluster, 2025)



3.2 Geplande verkeerstructuur bij volledige realisatie van het Ruimtelijke Visie (inclusief impact op verkeersbelasting)



3.3 Bereikbaarheid per openbaar vervoer

4. Bodem

Prommenz Milieu B.V. heeft in opdracht van Zeestad een historisch bodemonderzoek uitgevoerd voor het gebied tussen de Ruyghweg t.h.v. nr. 198 en de Spoorhaven te Den Helder (augustus 2024). De conclusies zijn op de bijgaande kaart samengevat en hieronder verwoord:

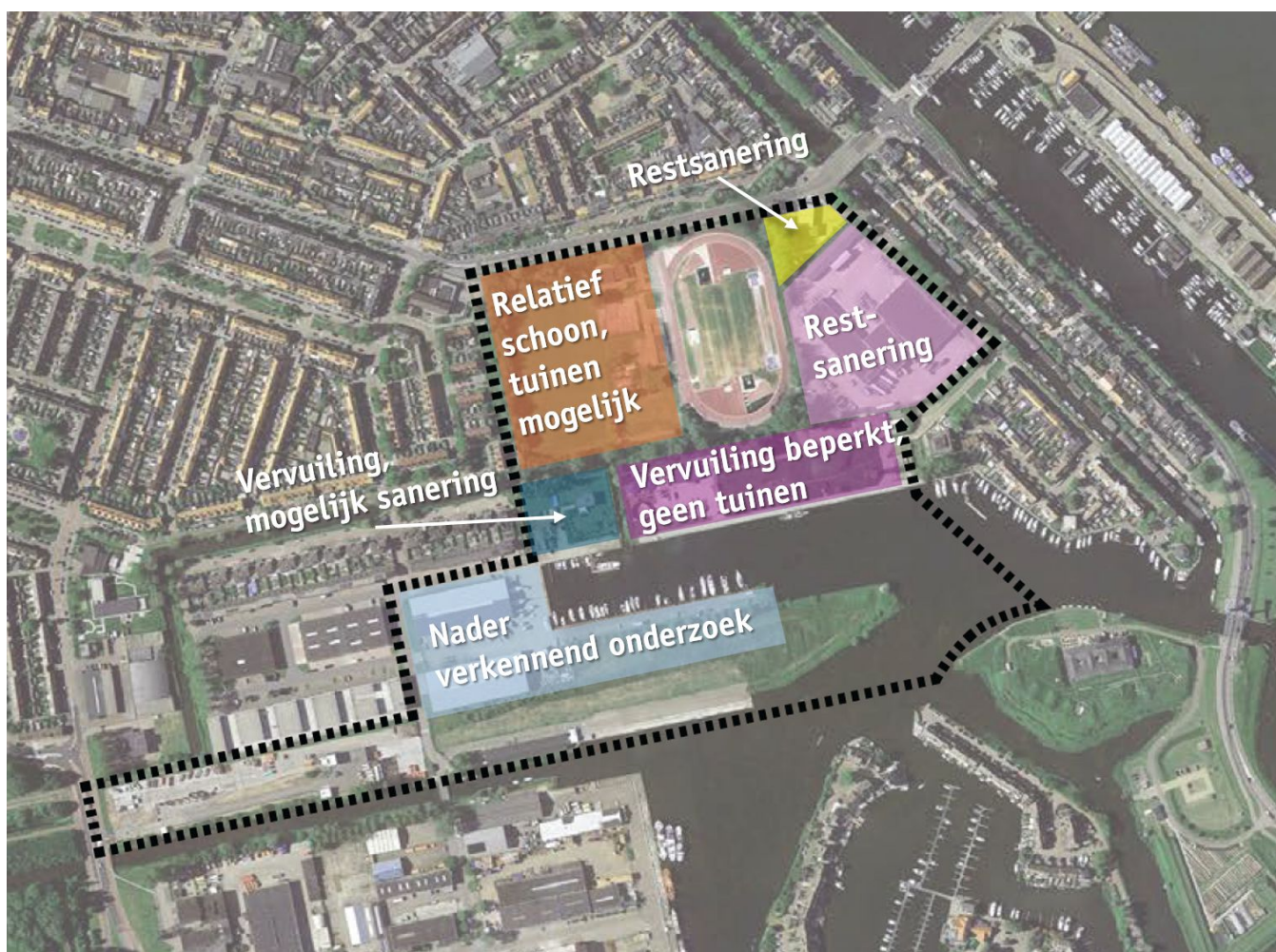
Met het historisch onderzoek is een goed beeld verkregen van de bodem ter plaatse van de te ontwikkelen locatie. De uitgebreide en gedetailleerde bodeminformatie vormt een goede basis voor de toekomstige ontwikkeling. De locatie is opgedeeld in een noordelijk deel (de voormalige sportvelden) en een zuidelijk deel (de voormalige Mijndienstkazerne en het Diverse Magazijnen complex). **Het noordelijk deel is sinds 1956 in gebruik als sportveld en de bodemkwaliteit is hooguit licht verontreinigd, zonder belemmeringen voor woningbouw met tuin.** De noordelijke kade langs de Spoorhaven is intensief gebruikt en bleek plaatselijk zeer sterk verontreinigd. De locatie is functioneel gesaneerd, waarbij de meest verontreinigde zones deels zijn ontgraven en deels afgedekt met een leeflaag, gericht op toekomstig gebruik als bedrijventerrein.

Diverse onderzoeken en plaatselijke grondwerkzaamheden tonen aan dat er in het zuidelijk deel plaatselijk bodemverontreinigingen kunnen worden aangetroffen, waardoor het terrein minder geschikt is voor woningbouw met tuin. Voor de aanleg van ondergrondse infrastructuur moet de bodem vooraf worden onderzocht en mogelijk onder saneringscondities worden ontgraven.

In 1997 bleek dat op diverse locaties bij het Esso tankstation Ruyghweg 200 verontreinigingen met brandstoffen waren ontstaan. De olieverontreinigingen in de grond zijn in juli 1998 met ontgraving verwijderd. Voor het grondwater is een drain aangelegd. Het grondwater is tot en met 2016 jaarlijks onderzocht. In 2016 was alleen nog sprake van een restverontreiniging met de loodvervangers MTBE en ETBE. Deze verontreiniging bleek beperkt tot de locatie zelf. Wanneer op deze locatie woningbouw komt, zal de restverontreiniging gesaneerd moeten worden.

Op locatie Bassingracht 105 van de Marine Vervoersdienst was eveneens sprake van een verontreiniging met brandstoffen. Deze verontreiniging is in 2004 gesaneerd. Vanwege de bestaande bebouwing is een kleine restverontreiniging achtergebleven.

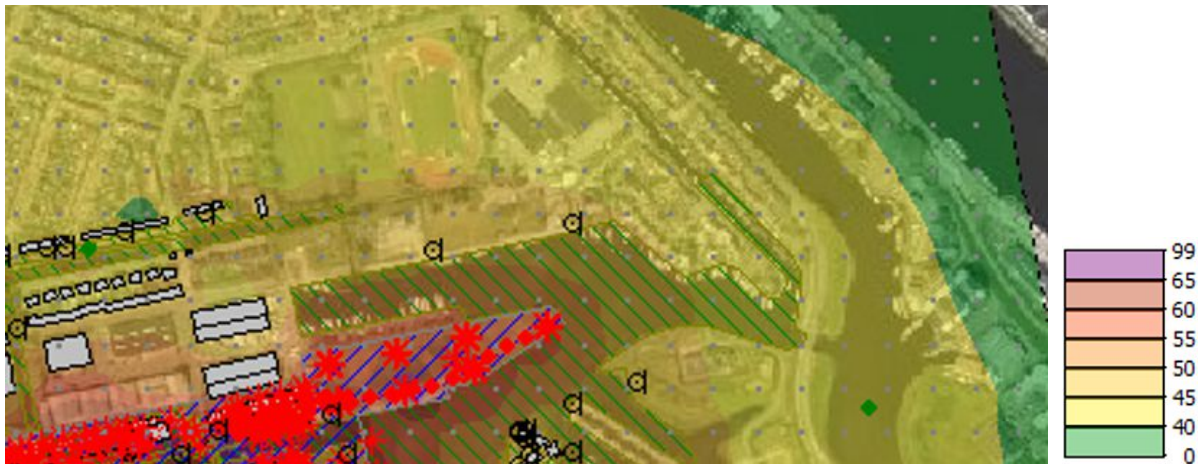
In de nieuwste versie van de Ruimtelijke Visie zijn ook woningen opgenomen op het Arsenaal en aan de Zuidzijde van de Spoorhaven. Het historisch onderzoek voor deze locaties moet nog worden uitgevoerd.



4.1 Inventarisatie mogelijk vervuilde gebieden

5. Geluid

Door de omgevingsdienst is een verbeelding gemaakt uit het geluidsmodel voor het gezoneerde industrieterrein (OD NHN, september 2024).



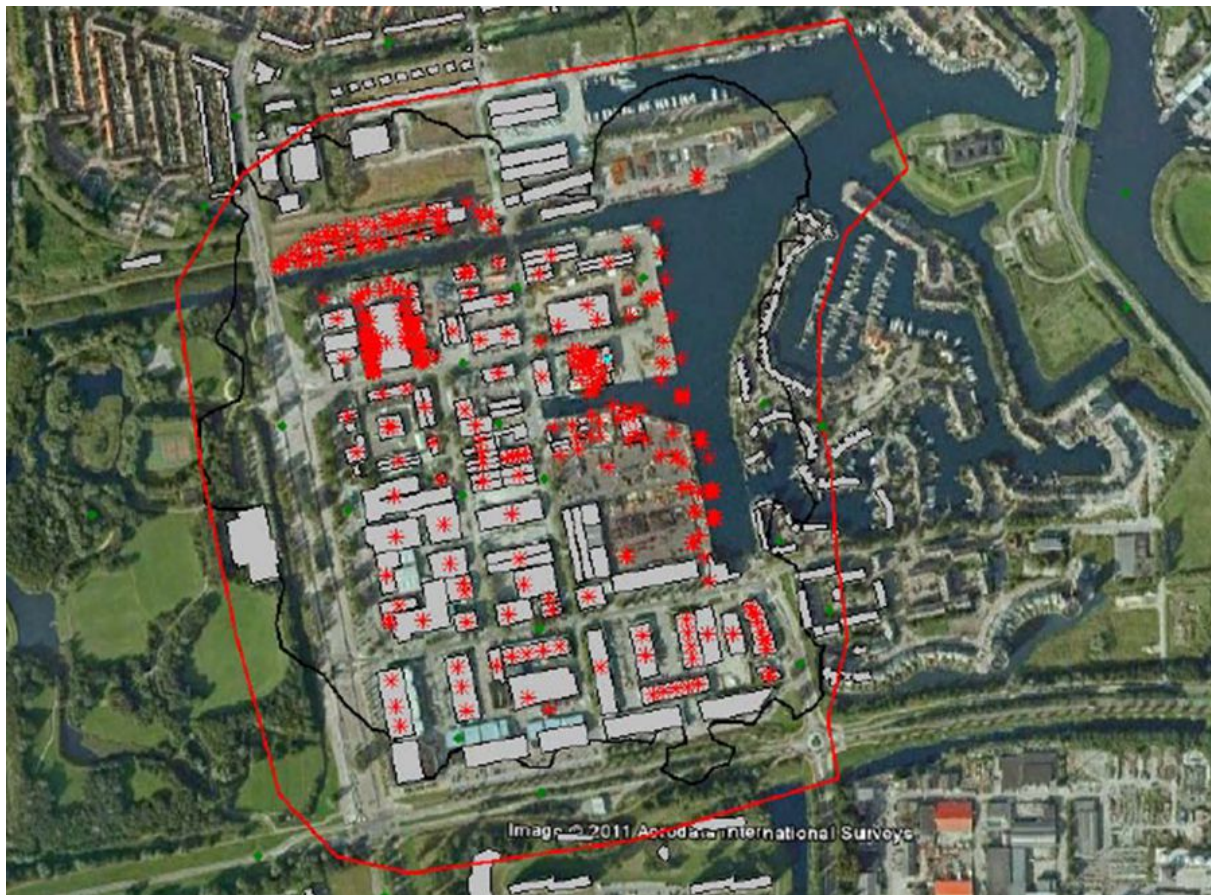
5.1 Geluidmodel gezoneerd bedrijventerrein met maximale waarden in dB(A)

Het deelgebied naast de atletiekbaan valt hoofdzakelijk binnen de gele zone met een waarde van 40-45 dB(A). Het zuidelijke deel van dat gebied valt volgens het overzicht in de volgende zone van 45-50 dB(A). De Wet geluidhinder bepaalt dat binnen de zone van het industrieterrein de geluidsbelasting op de gevel in beginsel niet meer mag bedragen dan 50 dB(A) (artikel 44 Wgh). Als dit toch hoger is, kan met een hogere waarde worden afgeweken. Voor nieuwe woningen is dat maximaal 55 dB(A) (artikel 45 Wgh).

Bij de vaststelling van het bestemmingsplan Westoever is een akoestisch onderzoek uitgevoerd. Het onderzoeksrapport laat de ligging van de zonegrens zien, zie afbeelding 5.2 . Buiten die grens mag de geluidbelasting niet hoger dan 50 dB(A) zijn.

Op figuur 5.2 is in rood de zonegrens weergegeven. Daarop is te zien dat een beperkte strook aan de Noordkade binnen de zonegrens valt. In deze strook vlak langs de kade komen geen woningen

De jachtwerf maakt geen onderdeel uit van het gezoneerde bedrijventerrein en dus ook niet van het geluidsmodel. De jachtwerf ligt wel binnen de geluidszone. Om hier woningbouw te realiseren zoals opgenomen in de Ruimtelijke Visie (bijlage A) is nader onderzoek nodig. Daarbij wordt uitgezocht welke geluidsbronnen nog actief zijn en welke maatregelen nodig zijn. Dit kunnen zowel maatregelen op papier zijn, zoals het aanpassen van de zonegrens, alsook fysieke maatregelen om de geluidhinder te beperken. Zoals een geluidswal en/of -scherm, dove gevel of gevelisolatie. Een actieve geluidsbron die in ieder geval in de nabijheid van het Arsenaal ligt, is het afvalbrengstation van HVC. Uit het onderzoek moet blijken in hoeverre deze de realisatie van woningbouw belemmert of zelfs verhindert. Bij mogelijke verplaatsing van de HVC in de laatste ontwikkelfase van het gebied (bij afloop van het erfpachtcontract, zie hoofdstuk 6) vervalt deze geluidsbron.



5.2 Gezoned bedrijfsterrein: rood = zonegrens

6. Grondeigendommen

Het plangebied van de herontwikkeling sportpark Rughweg, deelgebied 1, is eigendom van de gemeente Den Helder. Voor de ontwikkeling van dit deelgebied is een Stedenbouwkundig Plan gemaakt door ZUS en een Ontwikkelplan door Zeestad, waarin de haalbaarheid en ontwikkeling van woningen wordt omschreven.

Deelgebied 2 ligt langs de Spoorhaven en is grotendeels in eigendom van de Gemeente Den Helder op een strook aan de Noordzijde na. Deze is eigendom van het RijksVastgoedBedrijf (RVB). Een perceel van deelgebied 2 is verhuurd aan Wageningen Marine Research tot en met 1 januari 2031. WMR is bereid mee te werken aan een verhuizing voor het aflopen van deze termijn.

Deelgebied 3 ligt tussen de Basingracht, de atletiekbaan en de Ruyghweg en is grotendeels in eigendom van het RVB. De grond onder het tankstation is voor driekwart eigendom van de Gemeente Den Helder en tot 1 december 2026 in erfpacht aan Drok OG BV uitgegeven. Een kwart van de gronden onder het tankstation zijn eigendom van Drok OG BV.

Deelgebied 4 is eigendom van Jachtwerf Den Helder BV.

Deelgebied 5 en 6 zijn eigendom van de Gemeente Den Helder, waarbij deelgebied 6 tot en met 2031 in erfpacht is uitgegeven aan HVC ten behoeve van het afvalbrengstation.



6.1 Deelgebieden



6.2 Grondeigendommen

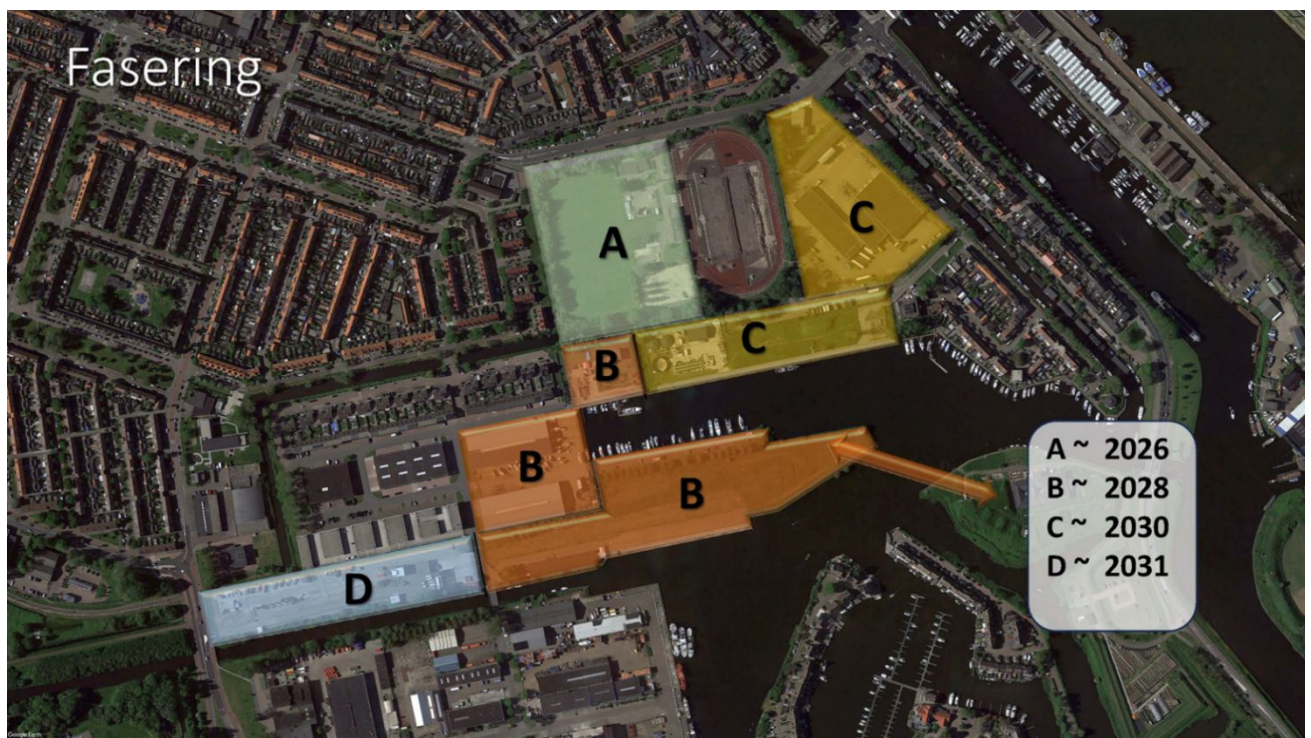
7. Ontwikkelstrategie en planning

Voor de ontwikkeling van Fase A/ deelgebied 1 is een Ontwikkelplan opgesteld door Zeestad. Hierin is de haalbaarheid en ontwikkeling van woningen omschreven. Volgens het Ontwikkelplan kan in 2026 gestart worden met de bouw van woningen in dit deelgebied.

Fase B bestaat uit deelgebied 4 en 5. Woningbouw op de plek van de Jachtwerf en het herstellen van een deel van de Stelling. Met de familie Dozy vinden sinds 6 maart 2024 periodiek gesprekken plaats over de jachthaven en de plannen om woningbouw te ontwikkelen. Deze gesprekken moeten leiden tot afspraken over de aankoop van de gronden door de gemeente Den Helder/ Zeestad, waarna ontwikkeling gestart wordt. Of tot afspraken waarbij de Jachtwerf Den Helder samen met een kundige projectontwikkelaar zelf woningen realiseert. Hierna kunnen de plannen verder worden uitgewerkt en ter besluitvorming aan de gemeente worden aangeboden. Bij een gunstig verloop van de gesprekken, is woningbouw op zijn vroegst in 2028 mogelijk.

Fase C bestaat uit deelgebied 2 en 3. Woningbouw langs de Spoorhaven, op het terrein van het Marine Vervoersbedrijf en het tankstation aan de Ruyghweg. Deze fase wordt ontsloten via de Bassingracht en de Ruyghweg. Voor de verkeerssituatie in Den Helder is het beter om in deze fase pas woningbouw te realiseren wanneer de Ravelijnbrug is aangelegd of er zicht is op realisatie op korte termijn. Hiervoor is 2030 als richtdatum genoemd. Deze datum wordt aangehouden in de gesprekken met het RVB over aankoop van gronden, de gesprekken met Wageningen Marine Research over verhuizing van hun onderzoekslocatie en in gesprekken met Drok OG BV over het met enkele jaren verlengen van de erfpacht voor het tankstation aan de Ruyghweg. Ondertussen kunnen de plannen voor deze fase verder uitgewerkt worden. In een gunstig scenario kunnen de eerste woningen vanaf 2030 gerealiseerd worden in Fase C.

Fase D bestaat uit deelgebied 6 en betreft het herstellen van het laatste deel van de Stelling van Den Helder. Om dit te kunnen realiseren, zal het afvalbrengstation van HVC moeten verhuizen. Dit kan op zijn vroegst in 2031 als de erfpacht van deze gronden afloopt. Gesprekken hierover met HVC worden gestart na de besluitvorming over onderliggende ontwikkelvisie door de gemeenteraad op 15 september 2025.



7.1 Fasering gebiedsontwikkeling

8. Financieel

Voor de ontwikkeling van woningbouw op het Sportpark Ruyghweg is een grondexploitatie opgesteld. Met deze berekening is aangetoond dat woningbouwontwikkeling van deelgebied 1 kan leiden tot een minimaal neutrale grondexploitatie (GREX) en daarmee financieel haalbaar is. Afhankelijk van de boekwaarde van Sportterrein, is er zelfs sprake van een positief resultaat. In het Ontwikkelplan voor het Sportpark en deze Ontwikkelstrategie wordt voorgesteld om dit resultaat aan te wenden voor de verdere ontwikkeling van de andere deelgebieden.

Voor deelgebied 2 zijn de eerste financiële doorrekeningen gunstig. Er is een positief resultaat mogelijk. Dit is nog wel afhankelijk van de boekwaarde van de gronden die in het bezit zijn van de Gemeente Den Helder en het bedrag waarvoor het noordelijke stuk grond van het RVB kan worden aangekocht.

Van deelgebied 3 is nog geen inzicht in de financiële gevolgen van woningbouw gemaakt. Daarvoor zijn de plannen nog niet ver genoeg uitgewerkt en zullen de gesprekken met het RVB moeten uitwijzen voor welk bedrag de gronden aan te kopen zijn. Of dat het RVB op deze plek zelf huisvesting (voor defensiepersoneel) wil realiseren.

Voor deelgebied 4 is de waarde van de Jachtwerf getaxeerd. Wanneer hier ook de kosten voor de verplaatsing van de Jachtwerf bij worden geteld, is het een uitdaging om met de opbrengsten van de te ontwikkelen woningen een positief financieel resultaat te bereiken. Door het resultaat van deelgebied 1 en eventueel zelfs deelgebied 2 in te zetten, is een financieel haalbaar plan zeker mogelijk.

Voor het herstellen van de Stelling op deelgebied 5 en 6 zal extra geld beschikbaar moeten worden gesteld. Het is zeer onwaarschijnlijk dat de woningbouwontwikkelingen in de andere deelgebieden voldoende middelen generen om deze kosten te dekken.



8.1 Deelgebieden

9. Participatie

De eerste stap in het participatietraject bestond het voeren van overleggen met huurders, gebruikers en eigenaren van de gronden gelegen in het plangebied van de gebiedsontwikkeling Spoorweghaven e.o., zoals SV Noordkop, de familie Dozy van Jachtwerf Den Helder, Wageningen Marine Research en het RVB.

Bewoners en bedrijven uit de directe omgeving zijn vervolgens uitgenodigd voor twee informatiebijeenkomsten. Voor hen werd er op 29 mei 2024 een eerste informatiebijeenkomst georganiseerd in het clubgebouw op het sportterrein. De informatiebijeenkomst bestond uit een inloop waarbij geïnteresseerden aan de hand van informatiepanelen in gesprek konden gaan met vertegenwoordigers van Zeestad en de stedenbouwkundigen van ZUS en de gemeente. Het doel van de eerste informatiebijeenkomst was het informeren van de omgeving over het voornemen om een woningbouwplan te ontwikkelen op het Sportpark en het gehele gebied (Spoorweghaven e.o.) te transformeren tot woningbouwlocatie met aanvullende voorzieningen en om op te halen wat er speelt bij bewoners. Ruim 50 personen bezochten de avond en we ontvingen bijna 20 reacties.

ZUS werkte na de informatiebijeenkomst de plannen voor Spoorweghaven e.o. uit, waar mogelijk rekening houdend met reacties van de omwonenden. Deze plannen werden tijdens een tweede informatiebijeenkomst op Fort Westoever gepresenteerd aan de omgeving. Na de presentatie was er gelegenheid om in gesprek te gaan met medewerkers van de gemeente, ZUS en Zeestad. De tweede bijeenkomst vond op 11 september 2025 plaats -weer met ruim 50 belangstellenden -, twee dagen na de beeldvormende raadscommissie over de gebiedsontwikkeling Spoorweghaven e.o.

Bezoekers van de informatiebijeenkomsten begrijpen dat woningbouw een goede manier is om het gebied een kwaliteitsimpuls te geven. Wel waren er zorgen over het parkeren en de ontsluiting vanuit de omliggende wijken. Een ontsluiting op de Ruyghweg in plaats van via de Vogelbuurt had de voorkeur. Ook zijn er zorgen over de snelheid van het verkeer op de Ruyghweg, net zoals het behoud van het groene karakter van de randen van het sportveld. Deze opmerkingen zijn verwerkt in de plannen. Vanuit bewoners van het Arsenaal en de Basingracht zijn er zorgen geuit over de hoogte van de bebouwing langs de Spoorweghaven. Hierover zal met deze bewoners zal tijdens de verdere uitwerking van de plannen afstemming plaatsvinden. Net zoals er tijdens de wijziging van het Omgevingsplan voor het Sportveld nog participatie zal plaatsvinden conform het gemeentelijke participatiebeleid.

RUYGHWEG - SPOORWEGHAVEN

Naam _____

Adres _____

E-mail _____

Ideeën/suggesties _____

☐ ik wil graag op de hoogte gehouden worden

Reactieformulier eerste bijeenkomst

Bewoners worden bijgepraat over plannen voor woningbouw aan Spoorweghaven in Den Helder

Marischka de Jager

22-05-24, 12:33 | update: 11-06-24, 13:06

Delen



De Visbuurt met bovenin sportpark Ruyghweg en de aangrenzende Spoorweghaven. Daar heeft de gemeente woningbouw gepland. © Foto Hans van Weel

DEN HELDER Bewoners en ondernemers in de omgeving van de Ruyghweg en Bassingracht in Den Helder worden woensdag 29 mei bijgepraat over de toekomstige plannen voor het project Ruyghweg Spoorweghaven.

De gemeente heeft enkele jaren geleden sportpark Ruyghweg van het Rijksvastgoedbedrijf aangekocht. De atletiekbaan is volledig gerenoveerd zodat de sportverenigingen daarvan gebruik kunnen blijven maken.

Het naastgelegen sportveld (gras) is in de omgevingsvisie aangemerkt als ontwikkelgebied voor woningbouw. Dat geldt ook voor gronden aan de spoorweghaven gelegen aan de Bassingracht en Handelskade.

VOOR HET LAATSTE NIEUWS: NHD.NL

TIPS EN REACTIES: REDACTIE.HC@N

WONINGEN Zeestad en gemeente zoeken een ontwikkelaar voor project bij sportpark

Bouw 'Ruyghweg' in 2026

De bouw en verkoop van woningen in het ontwikkelgebied Ruyghweg/Spoorweghaven begint waarschijnlijk in 2026. Begin komend jaar willen ontwikkelbedrijf Zeestad en de gemeente op zoek naar een ontwikkelaar.

Delano Weltevreeden
d.weltevreeden@mediahuis.nl

Den Helder ■ Dat blijkt uit een presentatie die Zeestad heeft gehouden voor leden van de gemeenteraad en raadscommissies. Eerder werd al bekend dat er zestig tot tachtig woningen moeten komen in het gebied bij het sportpark.

Het gebied is al groen, maar het moet groener worden, bleek uit de presentatie. Met oog voor klimaatadaptatie en biodiversiteit.

Met de auto zal het gebied bereikbaar zijn via de Ruyghweg, er komt een centrale parkeergelegenheid. In het woongebied krijgen fietsers en voetgangers ruim baan.

Tussen de woningen komen er ruimten waar bewoners elkaar kunnen opzoeken. Op die manier moet



Zo moet het nieuwe woongebied worden.

de verbondenheid tussen hen worden vergroot en moet eenzaamheid worden bestreden.

Zeestad en de gemeente gaan er voorsnag van uit dat de jachthaven blijft bestaan. Zeestad denkt dat gesprekken met HVC nodig zijn om te peilen of de afvalverwerker bereid is om het afvalbrengrstation na afloop van het huurcontract op een andere plek te vestigen.

Stelling

Als die plek vrijkomt, kan de gemeente invulling geven aan de wens om de Stelling door te trekken.

Eerder is de buurt al ingelicht over de plannen die het stadsbestuur voor het gebied uitwerkt. Vandaag vanaf 18.30 worden zij opnieuw geïnformeerd, op Westoever.



Impressies van de tweede bijeenkomst op Fort Westoever

10. Vervolg

Hieronder worden de belangrijkste stappen voor de ontwikkeling van Spoorweghaven en omgeving in de komende jaren opgesomd:

2025

- Besluitvorming kaders ontwikkeling gemeenteraad 15 september 2025.
- Voortzetten gesprekken grondeigenaren om tot ontwikkeling Havenfront en afronden Stelling te komen. Starten gesprekken met HVC;
- Start procedure Wijziging Omgevingsplan Sportpark (deelgebied A) inclusief participatie conform het gemeentelijke participatiebeleid.

2026

- Start selectieprocedure ontwikkelaar voor woningbouw op Sportpark;
- Afronden procedure Wijziging Omgevingsplan Sportpark;
- Start verkoop woningen Sportpark;
- Afspraken (anterieur of koop) met eigenaren Jachtwerf Den Helder over ontwikkeling woningbouw Jachtwerf Den Helder (deelgebied B);
- Voortzetten gesprekken grondeigenaren om tot ontwikkeling Havenfront en afronden Stelling te komen.

2027

- Start woningbouw op Sportpark;
- Besluitvorming kaders ontwikkeling Jachtwerf Den Helder;
- Afspraken met RVB over ontwikkeling woningbouw Havenfront (Spoorweghaven, deelgebied C);

2028

- Afronden woningbouw Sportpark;
- Start woningbouwontwikkeling Jachtwerf;

2030

- Start woningbouwontwikkeling Havenfront en Basingracht (Marine Vervoerbedrijf, deelgebied C);

2031

- Verplaatsing HVC afvalbrengrstation en start afronden Stelling (deelgebied D);

