

Raadsvergadering d.d.: 1 juli 2009

Besluit nummer: RB09.0087

Onderwerp: Gebiedsontwikkeling Haven - keuze Noordoostvariant

De raad van de gemeente Den Helder;

gelezen het voorstel nummer bl09.01022 van het college van burgemeester en wethouders van Den Helder van 9 juni 2009;

kennis genomen hebbende van de voorbereidende vergadering van de commissie Stadsontwikkeling en -beheer op 22 juni 2009;

besluit:

1. In vervolg op het eerder terzake genomen raadsbesluit het college opdracht te geven om met de HSV te onderzoeken in hoeverre korte termijn maatregelen getroffen moeten worden om de bestaande offshore activiteiten te faciliteren (spoor 1);
2. Te kiezen voor de Noordoosthaven voor de lange termijn (Groene stroomhaven 2025) en deze nader uit te werken (spoor 2);
3. Het college opdracht te geven de korte termijn driehoek (RHB, NIOZ, Harssens) als mogelijke tussenoplossing(en) uit te werken en ter realisering een uitvoeringsconvenant af te sluiten tussen de gemeenten Den Helder, Anna Paulowna, Wieringen en Texel, de provincie en eventuele maatschappelijke en private partners, voor zowel doelstellingen als financiële inspanningen. Een onderzoek naar de oprichting van een ontwikkelfonds maakt hier onderdeel van uit. Het resultaat ter besluitvorming voor te leggen aan de raad (spoor 3);
4. Het college opdracht te geven de verzelfstandiging van het havenbedrijf conform de kaders van de "maatlat" te toetsen en uiterlijk in het 4^e kwartaal 2009 voor te leggen aan de raad (spoor 4);
5. Het college opdracht te geven alle organisaties van Defensie, maar met name de grootste: de Koninklijke Marine, tijdens de transformatie van de haven, goed te faciliteren (spoor 5);
- *) 6. Het college opdracht te geven om met voorrang de gele route variant nader uit te werken. De uitwerking te voorzien van een haalbaarheidsbepaling, kostenberekening, financieringsvoorzet, tijdspad om tot realisatie te komen en een draagvlakbepaling. Defensie geldt hierbij als prioritaire partner (spoor 6);**
- ***) 7. De wijzigingen aangegeven in de brief van de HSV van 21 juni 2009 over te nemen met uitzondering van het gestelde onder spoor 3.**

Aldus besloten in de raadsvergadering van 1 juli 2009.

ir. C.J. Vriesman , voorzitter

F.Y.A. Hoogervorst , plv. griffier

*) zie unaniem aangenomen amendement A15.1

**) zie unaniem aangenomen amendement A15.2

AMENDEMENT nr.: A 15.1

datum raadsvergadering:

1 juli 2009

aangenomen / verworpen / ingetrokken

UNANIM



PvdA

CDA



Amendement 'prioriteit uitwerking gele variant'

behorende bij agendapunt 15: Gebiedsontwikkeling Haven- keuze Noordoostvariant

De gemeenteraad van Den Helder, in vergadering bijeen op 01 juli 2009

Besluit:

Toe te voegen punt 6:

- 6. Het college opdracht te geven om met voorrang de gele route variant nader uit te werken. De uitwerking te voorzien van een haalbaarheidsbepaling, kostenberekening, financieringsvoorzet, tijdspad om tot realisatie te komen en een draagvlakbepaling. Defensie geldt hierbij als prioritaire partner (spoor 6)

Toelichting:

1. Om de realisatie van spoor 3 (ontwikkeling van de korte termijn driehoek RHB-NIOZ- Harssens) te bespoedigen is een voorkeurskeuze uit de routevarianten gewenst. Strategische partners als Defensie en VROM geven hierbij aan dat 'op dit ogenblik alleen de gele route realistisch is, omdat die de A-zone (plofzone) niet kruist'.
2. De gele variant loopt vanaf de overgang van de Rijksweg naar de Binnenhaven en kruist het Nieuwe Diep. Deze route maakt via twee bruggen een bocht om de A-zone contour. Het tracé kruist vervolgens het defensie terrein tot aan de dijk en loopt van daar langs de binnenkant van de dijk naar de NO-haven. Dit tracé is gescheiden van het defensieverkeer.
3. Door de technische staat is de huidige brug over het Nieuwe Diep (De Moormanbrug) binnen afzienbare tijd afgeschreven. Vervanging én verplaatsing door en naar het beoogde brugtracé van de gele variant maakt gelijkwaardige kaderuimte vrij die als compensatie kan dienen voor vrijmaken van kaderuimte op Harssens.

~~en gaat over tot de orde van de dag.~~

Ondertekenaar(s) van de ~~resolutie~~ ^{amendement}:

PvdA

Pieter Blank

CDA

Willem Burggraaff

VVD

Ben Reiff

D66

kieskees.nl

ChristenUnie

Stads partij

SP

GroenLinks

PDH

(Handwritten signatures and initials)

SP: [Signature]

GroenLinks: [Signature]

PDH: [Signature]

PvdA: [Signature]

CDA: [Signature]

VVD: [Signature]

ChristenUnie: [Signature]

Stads partij: [Signature]

D66: [Signature]

kieskees.nl: [Signature]

Aanvraag

AMENDEMENT NR.: AIS.2
datum raadsvergadering:
1 JULI 2009
<u>aangenomen</u> / verworpen / ingetrokken

UNANIM

Behorende bij agendapunt 15:
Gebiedsontwikkeling Haven-keuze Noordlootvariant

De gemeenteraad van Den Helder,
Ik de vergadering byeen op 1 juli 2009

Besluit:

Toe te wegen punt 7~~8~~:

De wijzigingen aangegeven in de brief
van de HSU van 21 juni 2009
over te nemen
m.u.v. ~~het~~ gestelde onder spoor 3

SP
~~SP~~

Ondertekenaars:

~~CDA~~
~~[Signature]~~

Wieskees. w

~~GroenLinks~~

~~ChristenUnie~~

~~VVD~~

~~PvdD~~

~~D66~~
~~[Signature]~~

~~Stadsparitij~~

~~PvdG~~

~~Fab~~

~~[Signature]~~
~~[Signature]~~



Stuknummer: A109.07127

101211

Postbus DIV Den
Haven

uzes binnen Gebiedsontwikkeling

GEMEENTE DEN HELDER
INGEKOMEN
30 JUN 2009
1110

Van: Gri
Aan: postbusdiv@denhelder.nl
Datum: 29-6-2009 10:31
Onderwerp: Doorgest.: Raadsvoorstel Keuzes binnen Gebiedsontwikkeling Haven

Graag inboeken.

>>> "Evert van den Broek" <broe1936@planet.nl> 06/21/09 3:10 >>>

Geachte leden van de Gemeenteraad Den Helder,

1 juli a.s. wordt u een voorstel besluit t.a.v. de ontwikkeling van de haven van Den Helder voorgelegd bestaande uit een vijftal punten (sporen).

Namens het bestuur en leden van de Haven en Scheepvaart Vereniging Den Helder (HSV) en in afstemming met de Federatie van Helderse Ondernemers Verenigingen wil ik graag een aantal aspecten nader toelichten teneinde u de noodzakelijke achtergronden te verstrekken ter ondersteuning bij het bepalen van uw standpunt van dit, voor Den Helder en haar regio, zeer belangrijke onderwerp.

Daarnaast wil ik u graag een aantal voorstellen in overweging geven voor aanpassing/concretisering van de verschillende punten.

Achtergrond.

Sinds het jaar 2000 zijn, in opdracht van de gemeente Den Helder en andere partijen, verschillende onderzoeken en studies uitgevoerd naar de mogelijkheden voor ontwikkeling van de Haven van Den Helder en daarbij behorende verkeersafhandeling.

In al deze rapporten en studies is consequent naar voren gekomen dat het verkeer van/naar Texel in toenemende mate een probleem vormt voor Den Helder (verkeerstechnisch, economisch en milieutechnisch). Deze rapporten en studies zijn echter nooit voorgelegd aan de gemeenteraad ter beoordeling en besluitvorming.

Wel hebben deze rapporten mede bijgedragen aan het tot stand komen van de, door u in juli 2006 vastgestelde, Havenvisie 2006.

In deze visie worden mogelijke oplossingen voor de bestaande problemen en tevens ook een aantal mogelijke ontwikkelingen voor de haven (zowel uitbreiding als inbreiding) aangegeven.

Door een aanpassing van de nota PKB Waddenzee in oktober 2006 is ook vanuit de Rijksoverheid de mogelijkheid gegeven om de discussie te voeren voor een eventuele zeewaartse uitbreiding van de haven van Den Helder als mogelijke oplossing voor de TESO verkeersproblematiek (met name fijnstof problematiek).

Begin 2007 wordt de Strategische Visie 2020 vastgesteld. 3 Prioritaire gebieden worden aangeduid, waarvan (een deel van) de haven er een is. Echter, in tegenstelling tot Stadshart (Zeestad BV) en Willemsoord (Willemsoord BV) wordt voor de haven wordt geen ontwikkelingsorganisatie geformeerd om de, naar onze mening belangrijkste economische drager voor Den Helder, verder te ontwikkelen. Bij de behandeling van deze visie dringt het bedrijfsleven aan op een uitwerkingsplan voor de haven, met als uitgangspunt de Havenvisie 2006, hetgeen echter niet door de gemeente (college) wordt overgenomen. Wel is inmiddels het uitvoeringsplan Stadshart (waaronder Willemsoord) door de gemeenteraad geaccordeerd.

Begin 2008 wordt, eenzijdig, door de gemeente een externe kwartiermaker aangetrokken voor een inventarisatie van de mogelijkheden voor de ontwikkeling van de haven.

In zijn, in april 2008 opgeleverde, rapport Gaan voor Goud of Behoud worden de conclusies en aanbevelingen uit eerdere rapporten en Havenvisie 2006 v.w.b. de oplossing van de verkeersproblematiek van het verkeer van/naar Texel nog eens bevestigd. Tevens wordt daar een mogelijke koppeling met een nat

bedrijventerrein (2040) aangegeven en een aantal varianten voor een tussenoplossing (2020). Het commentaar van de HSV mbt korte termijn oplossingen voor de offshore (Visserijkade, Verbreden Moormanbrug, Nieuwe Werk) wordt in dit rapport door de kwartiermaker (overigens zonder opgave van redenen hiervoor) niet overgenomen.

In dit rapport wordt onder meer vastgesteld dat een op zichzelf staande verplaatsing van de TESO aanlanding naar de NO-zijde van de haven niet haalbaar is vanwege het (verwachte) ontbreken van het vereiste draagvlak van provincie en rijksoverheid.

Tevens wordt in het rapport genoemd dat ondersteuning van offshore olie & gas vanuit Den Helder nog tenminste voor een periode van 20 - 30 jaar voorzien is.

Ook wordt genoemd dat onderzoek naar een eventuele ondersteuning van windenergie activiteiten vanuit Den Helder noodzakelijk is om eventuele kansen vast te stellen.

Verder wordt Fort Harssens genoemd als een uitbreiding voor de huidige offshore activiteiten en wordt een voorzet gegeven voor de discussie voor het vormen van een havenbedrijf.

Dit rapport wordt door de gemeenteraad medio 2008 behandeld waarbij het college van B&W opdracht krijgt om een plan voor de mogelijke lange termijn variant en de onlosmakelijk daaraan gekoppelde korte- en middellange termijn varianten per 1 juli 2009 aan u voor te leggen.

Voor de uitwerking van dit besluit wordt wederom door de gemeente een parttime, extern geworven, directeur gebiedsontwikkeling haven, aangesteld. Deze persoon geeft een eigen interpretatie aan het raadsbesluit van medio 2008 en, naast het eenzijdig vaststellen van andere tijdlijnen voor korte, middellange en lange termijn, richt hij zich met name op (het onderzoeken van de mogelijkheden van industrialisatie) Fort Harssens.

Voor het onderzoeken van oplossingen van de korte termijn maatregelen zoals genoemd in Gaan voor Goud of Behoud wordt door de gemeente het Groene Golf Team van de rijksoverheid ingehuurd, die echter in haar rapport aangeeft weinig tot geen mogelijkheden ziet voor oplossing van de huidige verkeersproblematiek van/naar Texel.

Voor het onderzoek naar industrialisering van Fort Harssens is eind feb 2009 een bijeenkomst gehouden met alle gebruikers, waarbij door Defensie/KM is aangegeven dat zij wil meewerken aan een onderzoek naar eventuele mogelijkheden waarvoor, naast een onderbouwde businesscase, tevens 1 op 1 compensatie van het bestaande gebruik is benodigd voorafgaand eventuele ingebruikname. Deze compensatie kan overigens niet worden gevonden op het Defensierrein maar moet worden gevonden binnen de "civiele" omgeving in Den Helder. Daarnaast is aangegeven dat voor eventuele industrialisering slechts een klein deel (vanaf steiger 1 tot steiger 3) als mogelijke beschikbare ruimte kan worden onderzocht.

Afgesproken was dat dit onderzoek in samenspraak met bedrijfsleven en KM zou worden uitgevoerd. Echter, dit heeft zich tot op dit moment nog niet geconcretiseerd en pas eind mei is een verslag van de bijeenkomst in februari aan de deelnemers toegestuurd. Het onderzoek en schrijven van een businesscase is, zover bekend bij HSV en KM, nog niet begonnen.

Voor de keuze van N of NO-variant is een onderzoek uitgevoerd door een extern bedrijf (Buck Consultants International) wat vaststelt dat de NO-variant de meest haalbare lijkt vanuit een met name financieel perspectief. Tevens wordt door een ander extern bedrijf (ECORYS) een onderzoek gedaan naar het ruimtebeslag voor het vestigen van windenergie activiteiten in Den Helder en omgeving; in dit rapport ontbreekt echter een concrete definiëring van het soort van activiteiten.

Gerelateerd onderwerp.

In het door de gemeenteraad vastgestelde Uitwerkingsplan Stadshart is een amendement opgenomen voor het nader onderzoeken naar de haalbaarheid van woningbouw op Willemsoord vanwege de zorg die het havenbedrijfsleven heeft bij deze eventuele ontwikkeling wvb continuering van de havenactiviteiten.

In RIB 83 en de bijbehorende uitwerkingsbrief is aangegeven dat met name het vaststellen van de korte termijn varianten voor de ontwikkeling van de haven (doortrekken Nieuwediepkade tot de Moormanbrug, verbreden doorvaart Moormanbrug en renovatie/verbetering Nieuwe Werk en omliggende infrastructuur) en de daarbij horende milieu (o.a. geluid, geur, licht, activiteiten, categorie) de belangrijkste onderleggers zijn voor het vaststellen van wel of geen woningbouw, waarbij door de gemeente is aangegeven dat de woningbouw de huidige bedrijfsvoering en ontwikkeling van de haven op geen enkele wijze mag worden belemmerd.

Hierover zou u een eindrapportage worden aangeboden in feb 2009. In april is aan de gemeenteraad meegedeeld dat de uitwerking nog enige tijd zou vergen, maar tot op dit moment is er door de gemeente, ondanks aandringen van de HSV, geen initiatief ondernomen om de benodigde vervolgstappen te nemen en in januari aangedragen voorstellen voor onderzoek uit te voeren.

Commentaar voorliggende raadsvoorstel/besluit.

Gegeven bovenstaande kunt u zich voorstellen dat de inhoud van het thans voorliggende voorstel/besluit voor het bedrijfsleven in Den Helder en mogelijke geïnteresseerde bedrijven teleurstellend is. Na een periode (eind jaren 90 - heden) van veel visies en onderzoek moeten we constateren dat we op dit moment nog niet veel verder zijn gekomen dan vaststellen wat we al eerder hadden vastgesteld. Dat zegt wat over de daadwerkelijke invulling vanuit de gemeente voor dit prioritaire gebied.

Maar het is ook een gegeven waarmee verder zal moeten worden gegaan en er zijn ook lichtpunten:

- Het havenbedrijfsleven constateert dat de nieuwe burgemeester ook daadwerkelijk invulling wil geven aan zijn uitspraken in zijn installatierede (verbinden en samenwerken). Hij heeft zowel de Koninklijke Marine als de HSV de mogelijkheid geboden om vooraf commentaar te leveren op het voorliggende voorstel. Dit heeft mede geleid tot een voorstel wat aanzienlijk beter is dan de initiële versies en in ieder geval heeft geleid tot het opnemen van "spoor 1" in het voorliggende voorstel.
- Het jarenlange verzoek van zowel de KM als HSV om te komen tot de vorming van een Havenplatform waarin vooraf benodigde of voorziene ontwikkelingen van de haven worden afgestemd heeft in juni 2009 daadwerkelijk gestalte gekregen. Dit platform kan naar de toekomst een belangrijke rol spelen in het daadkrachtig aanpakken van de uitwerking van de voorliggende onderwerpen mbt de haven en omgeving.

Dat laat onverlet dat de HSV u een aantal overwegingen voor aanpassing van het huidige besluit/voorstel wil geven zoals hieronder verwoord:

Voorstel aanpassing Spoor 1 -Het college opdracht te geven om met voortvarendheid en in samenwerking met Defensie/KM, Provincie, andere betrokken (semi)overheden en havenbedrijfsleven, de concretisering van de inbreidingsmogelijkheden van de haven van Den Helder in te vullen(korte termijn invulling). Het betreft hier met name de uitbreiding van de Nieuwediepkade tot de Moormanbrug, het verbreden van de doorvaart van de Moormanbrug en de renovatie en verbetering van de Nieuwe Werk kade (tot aan de Koopvaardersschutsluis).

Een concreet uitwerkingsplan dient uiterlijk 1 maart 2010 te worden voorgelegd ter goedkeuring aan de Raad.

Rationale: De activiteiten behorend bij ondersteuning van offshore olie & gas zullen ook in de komende 20 - 30 jaar, naast Defensie/KM, de hoofdmoot uitmaken v.w.b. gebruik van de haven van Den Helder. U heeft de noodzaak (en succes) na aanleg van de Paleiskade en Nieuwediepkade met eigen ogen kunnen aanschouwen vwb gebruik en daardoor toegenomen economische activiteiten vanuit Den Helder en de regio.

Het doortrekken van de Nieuwediepkade, verbreden doorvaart Moormanbrug (die overigens omstreeks 2011 een grondig onderhoud moet ondergaan waarvoor financiële middelen worden gereserveerd bij Defensie) en renovatie/verbetering Nieuwe Werk en de daarbij horende infrastructuur biedt de mogelijkheid om op relatief korte termijn de (haven)economie van Den Helder verder te versterken.

Met de Visafslag (en d.t.v. Visafslag ook met Visserij) vinden gesprekken plaats voor verplaatsing van haar activiteiten/ligplaatsen; tevens wordt naar verwachting een deel van de visafslag, vanwege teruglopende visserij activiteiten, op zeer korte termijn ingericht voor ondersteuning van offshore activiteiten (hiervoor is reeds een bouwaanvraag ingediend).

Een eerste overleg tussen Visserij, HSV, KM en Gemeente heeft plaats gevonden in april 2009; echter, het ontbreekt op dit moment aan de, vanuit de gemeente, benodigde vervolg initiatieven om eea te concretiseren. De concretisering van dit spoor wordt door de HSV gezien als "low hanging fruit" (nodig, voor de handliggend en meeste kans van slagen) en "no regret" (kan los worden gezien van middellange en lange termijn voorstellen).

Daarnaast biedt het de mogelijkheid om ook de voorliggende discussie mbt RIB83/Uitwerkingsbrief af te ronden.

Separaat zal de HSV het voorstel doen om het voorliggende concept Bestemmingsplan Haven 1e herziening v.w.b. besluitvorming op te schorten tot deze discussie is afgerond.

Voorstel aanpassing Spoor 2 - Het college opdracht te geven om verplaatsing van de TESO aanlanding, in combinatie met de realisatie van een nat bedrijventerrein en daar voorziene activiteiten (NO-variant- Groene Stroomhaven), nader te onderzoeken op economische, milieutechnische en financiële haalbaarheid. Hierbij dienen tevens alle verkeerstechnische aspecten te worden mee beschouwd. Een rapport betreffende de haalbaarheid van verplaatsing TESO en/of genoemd nat bedrijventerrein dient uiterlijk op 1 dec 2010 te worden voorgelegd aan de Raad.

Rationale: De verkeersproblematiek van/naar Texel is de hoofdreden geweest voor de discussie voor verplaatsing naar het NO-deel van de haven. De aanpassing van de PKB Waddenzee in okt 2006 heeft ook op die grond plaatsgevonden en niet op grond van een mogelijke aanleg van een bedrijventerrein. Naar onze mening is deze hoofdreden wat op de achtergrond geraakt.

Wij achten het in die zin van belang dat u kennis neemt van het feit dat uit, in opdracht van TESO uitgevoerd onderzoek, blijkt dat er in de komende 20 jaar naar verwachting een jaarlijkse toename zal zijn van 2 - 4 procent van het verkeersaanbod naar/van Texel en een daarbij horende toename van de fijnstof problematiek.

Ook de HSV realiseert zich dat alleen een verplaatsing van de TESO aanlanding weinig tot geen kans van slagen heeft gezien de landelijke verkeersproblematiek en de prioriteitstelling van de rijksoverheid. Echter, ook de haalbaarheid van enkel een bedrijventerrein voor windenergie zal het, naar verwachting van de HSV, niet halen. Vandaar dat wij voorstellen om eea in combinatie met elkaar (versterkend) te beschouwen. Naast bovenstaande is, naar onze mening, een NO-variant enkel haalbaar als er concrete gegevens zijn dat windenergie bedrijven zich hier willen vestigen. Dat is op dit moment, zover wij weten, niet het geval. Daarnaast dient duidelijk te zijn welke activiteiten er plaats zouden moeten vinden en wat voor ruimtebeslag dit vraagt; ofwel, praat men over productie van windmolens, assemblage van windmolens, vervoer van windmolens (of componenten) van/naar locaties op zee, onderhoud (en wat voor soort onderhoud) van windmolens etc. Bij al deze elementen hoort een ander ruimtebeslag zowel op land als aan/bij kades (inclusief de daarbij benodigde infrastructuur zoals kranen).

Op dit moment vinden zowel in Nederland als in de omliggende landen aan de Noordzee activiteiten plaats op het gebied van windenergie. De betrokken bedrijven zijn in de meeste gevallen internationaal en bekijken mogelijke vestigingslocaties ook vanuit een internationaal perspectief, waarbij uiteraard de kosten voor de benodigde investeringen een belangrijke rol spelen.

Daarnaast lopen er op dit moment ook onderzoeken door overheden en bedrijven naar vestiging van havens in zee waar tevens productie, assemblage, onderhoud en beheer gaan plaatsvinden.

De HSV is van mening dat eerst concreet gesproken moet worden met een aantal gevestigde bedrijven die in de toekomst ook daadwerkelijk deel willen of zullen nemen in de activiteiten behorend bij windenergie zodat de relevantie van Den Helder als vestigingsplaats kan worden vastgesteld.

Het, nog niet aangetoonde, nationale belang zoals genoemd in het voorstel kan dan ook concreet worden onderbouwd met economische interesse.

Milieu zal een groot discussiepunt zijn bij wel/niet haalbaarheid van een bedrijventerrein aan de NO-zijde (2e Maasvlakte heeft ongeveer 15 jaar geduurd). Gesprekken met betrokken organisaties en overheden zijn eind mei opgestart, maar dienen te worden versneld om de haalbaarheid vanuit milieutechnisch perspectief te concretiseren.

Dit alles kan vervolgens worden afgezet tegen de ambitie van de overheid om uiterlijk 2020 6000 megawatt te hebben geplaatst op de Noordzee.

De HSV is, gegeven de ambitie van de overheid en het daarbij aangegeven tijdpad, van mening dat dit alles in parallel moet worden uitgevoerd met Spoor 1.

Met bovenstaande voorstel aanpassing kan de gemeenteraad kennis nemen van het wel of niet haalbaar zijn van de gecombineerde aanleg van een bedrijventerrein/TESO aanlanding en hierbij de benodigde besluiten nemen voor vervolgstappen cq. beëindigen van initiatieven/activiteiten op dit onderwerp.

Voorstel aanpassing Spoor 3 - Toevoegen aan voorliggende tekst: Besluitvorming over een eventuele realisatie van een (gedeeltelijke) industrialisering van Harssens Schiereiland en de daaraan voorafgaande

compensatiemaatregelen te koppelen aan de uitkomst van spoor 2.

Rationale: Gegeven de gemaakte koppeling in het raadsvoorstel is de uitwerking/realisatie van Spoor 3 is alleen opportuun als Spoor 2 haalbaar is. Wel is de HSV van mening dat niet moet worden gewacht op het resultaat van Spoor 2 maar dat de benodigde onderzoeken, businesscase en mogelijke locaties voor compensatie en daarbij behorende financiële kosten moeten worden uitgevoerd parallel aan Spoor 1 en 2. De ontwikkeling van het Regionaal Havengebonden Bedrijventerrein (RHB) is op dit moment in de zgn. MER fase. Uiteraard hoopt de HSV dat de daadwerkelijke realisatie van dit bedrijventerrein als economische aanjager voor de regio er komt. Hier zouden, naast andere ondernemingen, met name activiteiten kunnen worden ontwikkeld die zich richten op windenergie op land vwb productie, assemblage en onderhoud. De in het voorstel genoemde relatie met windenergie activiteiten op zee zijn echter niet onderbouwd en dienen naar onze mening nader te worden toegelicht.

Ook de ontwikkeling van de NIOZ haven op Texel en een aanpalend bedrijventerrein zijn op dit moment op geen enkele wijze onderbouwd vwb haalbaarheid en financiële consequenties. Daarnaast betekent een eventuele ontwikkeling ook dat een aanpassing van de PKB Waddenzee moet worden gerealiseerd en getoetst moet worden aan Natura 2000 criteria/regegeving.

De benodigde maatregelen zoals genoemd in Spoor 3 (uitvoeringsconvenant, partners, financiële inspanningen etc) suggereren dat Spoor 2 haalbaar zou zijn. Dit wordt echter op dit moment niet onderschreven door het bedrijfsleven en deze maatregelen worden dan ook op dit moment niet opportuun geacht. Wel kunnen betrokken partijen in een overlegvorm worden betrokken bij de respectievelijk door de gemeente uit te voeren onderzoeken.

Voorstel aanpassing Spoor 4 - Het college opdracht te geven voor de professionalisering van de gemeentelijke havendienst waarvoor een uitwerkingsplan aan de Raad dient te worden voorgelegd uiterlijk op 1 dec 2009. Daarnaast het college opdracht te geven om, parallel aan spoor 1, 2 en 3, de mogelijkheden en consequenties voor een zelfstandig havenbedrijf te onderzoeken. Een rapport hiervoor dient uiterlijk 1 dec 2010 te worden gepresenteerd aan de Raad.

Rationale: De huidige tekst suggereert dat er op dit moment een havenbedrijf is in Den Helder. Dit is echter niet het geval. Wel is er een gemeentelijke havendienst die dringend behoefte heeft aan professionalisering voor de uitvoering van de beheerfunctie. Een havenbedrijf gaat echter verder en heeft in haar pakket, naast beheer, ook ontwikkeling, commerciële activiteiten (verhuur/verkoop van gronden/panden, aantrekken bedrijven) en financieel beheer. De vorming van een dergelijk bedrijf heeft alleen maar zin als dit gevraagd wordt door de schaalvergroting. Indien de havenontwikkeling zich beperkt tot enkel inbreidingsactiviteiten is naar onze mening op dit moment slechts een professionalisering aan de orde.

Spoor 5 toevoegen : "opdracht te geven.....de civiele havengebruikers, alle organisaties van Defensie....."

Rationale: Ook de civiele havengebruikers dienen goed gefaciliteerd te worden tijdens een eventuele transformatie.

Afsluitend.

Wij hopen u voldoende achtergrond te hebben gegeven vanuit het perspectief van het bedrijfsleven om bij te dragen aan uw uiteindelijke besluitvorming. Wij hopen daarbij uiteraard op een overname van onze voorstellen amendement zodat eindelijk een concretisering kan plaats vinden in de vorm van "tijd"(wanneer), "product" (wat gaan we doen/krijgen) en "geld"(wat kost het en wie betaalt het). Overigens is in de huidige gemeentelijke meerjaren begroting geen geld gereserveerd voor de ontwikkeling van het belangrijkste prioritaire gebied zijnde de haven.

Het collectieve bedrijfsleven in Den Helder en de regio realiseert zich de verantwoordelijkheden van de gemeente (regisserend, faciliterend en voorwaardenscheppend). Echter, om een stad en regio tot volle bloei te brengen is, naast leefbaarheid en voorzieningen, vooral werkgelegenheid een voorwaarde voor economische ontwikkeling. (Korte termijn)Ontwikkeling en concretisering van plannen voor de haven kan in

deze bevorderend werken.

De HSV en het overige bedrijfsleven in Den Helder zal de relevant geachte initiatieven vanuit de gemeente en provincie dan ook met kracht ondersteunen waar mogelijk en gevraagd. Dit vraagt een continue open dialoog en samenwerking. De nieuwe burgemeester heeft hiertoe een goede aanzet gegeven, waar wij als bedrijfsleven blij mee zijn. In die zin bieden wij dan ook de nieuwe wethouder Economische/Havenzaken onze expertise en steun aan en hopen op een goede invulling van genoemde dialoog en samenwerking. Maar vooral hopen wij op een snelle concretisering van de, naar onze mening, noodzakelijke stappen!

Uiteraard zijn wij bereid om bovenstaande verder aan u toe te lichten indien nodig en gevraagd.

Met vriendelijke groet

Namens bestuur en leden van de Haven en Scheepvaart Vereniging Den Helder

Eef van den Broek (voorzitter)

_____ Informatie van ESET NOD32 Antivirus, versie van database viruskenmerken 4174
(20090620) _____

Het bericht is gecontroleerd door ESET NOD32 Antivirus.

<http://www.eset.com>