

Registratienummer:	BL09.01022	Portefeuillehouder:	C.J.M. Hienkens
Van afdeling:	Directeur	Ter inzage gelegde stukken / bijlagen: - Verslag drie werkateliers 26 en 28 mei 2009	
Behandelend ambtenaar:	gebiedsontwikkeling		
Telefoonnummer:	haven,		
E-mail adres:	G.J. Klein Bluemink		
Onderwerp:	Keuzes binnen Gebiedsontwikkeling Haven		

**Gevraagd 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<sup>e</sup> 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)

**Inleiding en aanleiding**

*Strategische visie 2020 en "Gaan voor Goud, of voor behoud"*

Aan het college van burgemeester en wethouders is bij de vaststelling van het rapport 'Gaan voor Goud, of voor behoud' de volgende opdracht verstrekt:

'uiterlijk voor 1 juli 2009 een voorstel aan de raad aan te bieden op basis waarvan de gemeenteraad een definitieve keuze kan maken voor de ruimtelijke variant voor de aanleg van een Groene stroomhaven in Den Helder en de daarbij behorende oprichting van een havenbedrijf.'

Dit gebeurt binnen de kaders van de door de raad vastgestelde Strategische visie 2020, het kader voor de lange termijn ontwikkeling. Tevens vindt dit plaats binnen de contouren zoals aangegeven in de Havenvisie 2006. Het rapport Gaan voor Goud heeft de in 2006 vastgestelde havenvisie als uitgangspunt maar kijkt verder: de blik is gericht op economische ontwikkelingskansen tot 2040.

In april 2009 heeft uw raad kennis kunnen nemen van de voortgang hierin, RIB-27, en de keuze voor de Noordoostvariant.

*Ambities partners als startpunt voor Den Helder*

De keuze voor de aanleg van de Groene stroomhaven (spoor 2) in Den Helder, met name vanwege haar unieke positie ten opzichte van het continentale plat, is een grote uitdaging die de gemeente Den Helder op zich neemt. Dit vraagt bestuurlijke regie en daadkracht van zowel raad en college, maar vraagt ook inzet van het bedrijfsleven en de betrokken Defensie organisaties als de Koninklijke Marine en de Dienst Vastgoed Defensie. De keuze is een antwoord op de vraag vanuit het rijk, provincie en bedrijfsleven, om de aankomende offshore windmarkt te faciliteren. Dit betreft voor de korte termijn tot 2020 de ambitie om 6.000 Mw offshore wind te realiseren en, evenzo belangrijk, om klaar te zijn om op de lange termijn de nieuwe, hogere ambities van het rijk na 2020 waar te kunnen maken.

Door hierop in te spelen krijgt de ontwikkeling van de werkgelegenheid in de Noordkop een enorme impuls. De havenontwikkeling is ook de onderbouwing om aan een structurele verkeersoplossing te werken. Niettemin zal het een hele klus worden om het financieel mogelijk te maken en moet er rekening gehouden worden met de landelijke wet- en regelgeving. Het betreft hier een opgave die gerealiseerd dient te worden door veel samen te werken en overleg te voeren met publieke en private partners. Aangezien de lange termijn oplossing van de Noordoosthaven dermate ver weg is (2020), is voor de kortere termijn een tussenoplossing nodig, om de windmarkt tijdig te kunnen bedienen.

Daarbij zal dan tegelijkertijd ook de huidige bedrijvigheid, Defensie, offshore olie- en gas en visserij, optimaal ondersteund en gefaciliteerd moeten blijven.

#### Kortom, het college richt zich op 5 sporen:

1. Den Helder behoudt, zo niet verbetert, haar positie in de offshore olie- en gassector door huidige bedrijvigheid optimaal te faciliteren;
2. Den Helder gaat voortvarend aan de slag met de lange termijn ontwikkeling (Noordoosthaven) om toekomstige ambities van het rijk waar te maken en, door verplaatsing van de TESO, structureel de verkeerscongestie in de stad en de haven op te lossen;
3. Den Helder grijpt nu al haar kans om de aankomende bedrijvigheid uit de offshore windsector te faciliteren door maatregelen te onderzoeken en waar mogelijk te treffen in de zogenaamde korte termijn driehoek RHB, NIOZ, Harssens;
4. Den Helder maakt het voor het bedrijfsleven gemakkelijker door in de regio te komen tot één gesprekspartner in de vorm van een professioneel en goed geoutilleerd havenbedrijf voor beheer en ontwikkeling (in gefaseerde uitvoering op te zetten);
5. Den Helder blijft Defensie en haar bedrijfsvoering faciliteren.

Dit raadsvoorstel geeft inzicht in de ontwikkelingen binnen de haven. Op basis hiervan wordt uw raad gevraagd nu keuzes te maken. Deze keuzes worden vervolgens met met name de buurgemeenten, provincie, Defensie en HSV verder uitgewerkt in concrete projecten (product, tijd en geld), waarna u gevraagd wordt om hierover een besluit te nemen. Dat laatste zal - naar verwachting - in dit najaar plaatsvinden.

#### *Wat is er gebeurd sinds het besluit op 'Gaan voor Goud'*

In 'Gaan voor Goud of voor behoud' worden drie lange termijn varianten, vijf middellange termijn varianten en zes korte termijn varianten beschreven. Het geeft een goed beeld van alle mogelijkheden weer. Al deze opties zijn getoetst op relevantie en financiële haalbaarheid, 'afgepeld' en teruggebracht tot eenduidige varianten, zodat uw raad hierover kan beslissen. De winst hieruit is dat de discussie zich nu kan beperken tot de nog wenselijke en haalbare gebiedsontwikkeling voor de korte en lange termijn met duidelijke onderlinge relaties. Bij de inkadering van het werkveld is het uitgangspunt geweest: korte en middellange termijn oplossingen moeten passen in de lange termijn variant. Op deze manier dragen tussentijdse investeringen (no regret) bij aan de oplossing voor de lange termijn variant.

Dit proces heeft veel werk en tijd gekost. Van de noordkant van de haven tot de zuidkant zijn alle mogelijke in- en uitbreidingsopties onderzocht en waar nodig doorgerekend op de haalbaarheid om havengebonden bedrijventerreinen met voldoende oppervlak te realiseren.

#### *Wat is er echt noodzakelijk in zomer 2009*

Den Helder moet een stap zetten om partners structureel aan zich te binden. Er is dan ook haast geboden bij besluitvorming.

Allereerst ontwikkelt de windmarkt zich dermate dat eind 2009 de veiling van de Noordzee kavels, om windmolens te plaatsen, gaat starten. Dat betekent dat volgend jaar de markt loskomt, waardoor er havenfaciliteiten nodig zijn voor bedrijven. Den Helder heeft geografisch een uniek centrale ligging ten opzichte van het continentaal plat en ligt zeer gunstig ten opzichte van de beoogde windmolenparken op de Noordzee. Daarbij speelt dat de succesvol opgebouwde offshore kennis van de olie- en gasmarkt als het ware een natuurlijke evolutie krijgt richting toekomstige lange termijn doelstellingen. De windmarkt vormt dan ook de economische onderbouwing om de haven uit te breiden en continuïteit te bieden naar de toekomst toe. Er is thans al een vraag vanuit de markt, maar de bedrijven zien nu in Den Helder geen fysieke ruimte beschikbaar voor hun specifieke bedrijfsvoering. Bedrijven willen deze duidelijkheid: kunnen we haventerreinen betrekken, hoeveel en wanneer? Tot op heden kan Den Helder hier geen concreet antwoord op geven. Dit vraagt direct na besluitvorming een onderbouwing waarbij kosten en baten, vraag en aanbod, publieke en private partijen bij elkaar komen.

Besluitvorming is ook nodig om het proces verder gestalte te geven. Buurgemeenten, Provincie en departementale instanties willen ook graag weten wat de positie van Den Helder is. Aan plannen geen gebrek, zo is het verwijt, maar aan besluitvorming en keuzes is Den Helder nog niet toegekomen. Logischerwijs zijn de

overheden dan ook afwachtend. Hoewel dit verwijt ogenschijnlijk terecht lijkt, is het ook een voorbeeld van ongeduld. Een majeure beslissing over de toekomstige ontwikkeling van de haven van Den Helder en alles wat daaruit voortvloeit, vraagt nu eenmaal een grote mate van zorgvuldigheid. En dat kost tijd!

### **Onderbouwing 5 sporen:**

#### *Spoor 1. Optimaal faciliteren huidige offshore olie- en gassector*

Zoals bekend vertegenwoordigt de Haven- en Scheepvaart Vereniging (HSV) het havenbedrijfsleven in Den Helder. Het is van belang dat er draagvlak is voor de strategische keuze die door de raad van Den Helder wordt gemaakt. Uiteraard willen wij ook de huidige offshore markt in voldoende mate ontwikkelingsperspectief bieden. Hiertoe zijn wij met de HSV in gesprek om te bezien of, naast de aanpak van de lange termijn en de daarbij behorende tussenoplossingen, nog aanvullende maatregelen op korte termijn betreffende kadefaciliteiten gerealiseerd moeten en kunnen worden.

#### *Spoor 2. Uitwerking Groene stroomhaven aan de noordoostzijde van Den Helder*

Het kabinet heeft windenergie tot speerpunt van het energiebeleid gemaakt. Den Helder profileert zich als windenergiehaven. Daarmee dient zij dus een nationaal belang. Wanneer de doelstelling van Den Helder om de Groene stroomhaven te ontwikkelen daadwerkelijk doorgezet wordt, kan aanspraak gemaakt worden op ontwikkelgelden. Om het masterplan hiertoe gereed te maken is ook de medewerking van bedrijven nodig. Voor het eerst komt hiermee een aantal zaken samen: de behoefte vanuit rijksambities, het aanbod vanuit de Kop van Noord-Holland, de vraag vanuit de markt en dientengevolge de medewerking vanuit het rijk.

Hiertoe is het afgelopen jaar gesproken met publieke en private partners zoals de betrokken ministeries, het provinciaal bestuur en met buurgemeenten. Tevens is er overleg met Defensie / Koninklijke Marine, het havenbedrijfsleven, het ontwikkelingsbedrijf Noord-Holland Noord en de visserij. Uit de gesprekken met de rijksdepartementen en de provincie constateren wij dat onze ambities worden onderschreven en er bereidheid is om ons te ondersteunen ter realisatie van de ontwikkelingskansen. Defensie, waarvoor de eventuele implicaties groot kunnen zijn, heeft haar toezegging gestand gedaan een studie door de gemeente over Harssens te ondersteunen. Momenteel wordt aan een eerste tussenrapportage gewerkt. Dit is nogmaals bevestigd bij het bezoek aan de Staatssecretaris van Defensie op 19 mei j.l.

Vanuit een economische onderbouwing, ter uitvoering van een maatschappelijk belang (eis PKB), komt de Groene stroomhaven binnen bereik en daarmee ook de oplossing voor de TESO. Daarnaast ontstaat ook voor het eerst de mogelijkheid om de ontsluiting van het marineterrein en routing voor haven-, stads- en TESO-verkeer aan te pakken, juist vanwege de economische noodzaak.

Ter onderbouwing en toetsing van de in te zetten gebiedsontwikkeling zijn eind mei 2009 op de gebieden economie, belemmeringen in de routevarianten en natuurcompensatie werkateliers gehouden (ligt ter inzage). Ook hieruit komt weer de noodzaak naar voren van een integrale benadering en een zorgvuldige werkwijze voor dit langdurige proces. Evident is dat de enige structurele lange termijn oplossing de aanleg van de Noordoosthaven is. Vanuit de PKB moeten hiertoe de compenserende maatregelen voor de natuur uitgewerkt zijn. Voor de routing van het verkeer zal TNO in detail moeten uitwerken welke belemmeringen de plofzone en andere veiligheidsrisico's opwerpen en of deze opgelost kunnen worden. De huidige wetgeving is duidelijk, namelijk: nee, tenzij.....

#### *Spoor 3. Ontwikkeling van de korte termijn driehoek RHB – NIOZ – Harssens*

Om de beoogde noordoostelijke uitbreiding te realiseren, conform het gestelde in de PKB, is het noodzakelijk dat Den Helder eerst alle inbreidingsmogelijkheden benut heeft. Het benutten van deze mogelijkheden is ook noodzakelijk om op korte termijn de windmarkt aan de regio te binden. Over tien jaar is de windmarkt grotendeels vergeven. Den Helder zou dan de boot gemist hebben. Dat mag niet gebeuren. Gezien de druk van de windmarkt is het zaak dat de Kop van Noord-Holland een landingsplaats biedt aan offshore (wind)bedrijven voor onderhoud en exploitatie. De benodigde zeehaven en natte bedrijfsterreinen zijn er nu niet. Een eerste verkenning schetst de noodzaak van 35 hectare voor onderhoud en exploitatie (en deels assemblage). Wil Den Helder in de race blijven, dan moeten deze haventerreinen ontwikkeld worden. Deze economische onderbouwing wordt versterkt met de mogelijkheden van andere duurzame energiemogelijkheden op zee (w.o. zoet/zout, getijdenenergie, biomassa, zonenergie).

Een wenkend perspectief om de windmarkt naar de Kop van Noord-Holland te trekken is de ontwikkeling van de zogenaamde korte termijn driehoek met RHB Anna Paulowna, NIOZ Texel en (delen van) Harssens. Deze terreinen zijn complementair aan elkaar.

De marktontwikkelingen zijn zo onstuimig en de gemoeide geldbedragen, de organisatie en de diverse belangen bij bovengenoemde korte en lange termijn ontwikkelingen zijn zo enorm dat Den Helder dit nooit alleen wel maar ook niet kan realiseren. De realisatie wordt concreter door het aangaan van een samenwerking met in ieder geval Anna Paulowna, Wieringen (relatie visserij), Texel en de provincie. De partijen hebben zich hierover reeds positief uitgelaten. Dit kan vorm krijgen in een uitvoeringsconvenant, eventueel met maatschappelijke en private partners. Enerzijds om kennis te delen en anderzijds om commitment van het rijk te verkrijgen door aan te tonen dat het hier om een bovenregionale, zelfs nationale, ontwikkeling gaat. Onderdeel van dit uitvoeringsconvenant kan een ontwikkelingsfonds zijn, dat door de samenwerkende partners gevoed zal worden.

Voor wat betreft de ontwikkeling van Harssens is Defensie / Koninklijke Marine bereid hiertoe gezamenlijk de haalbaarheid te onderzoeken. Daarbij moet de kanttekening worden gemaakt dat het huidige gebruik en de daarmee gemoeide belangen van alle partijen in het geding zijn. Voor Harssens dient uitdrukkelijk gesteld te worden dat voor de Koninklijke Marine accommodatieve en financiële compensatie nodig is. Binnen de contouren van de haven zijn er verder geen terreinen meer, noch realiseerbaar, om de vraag vanuit de markt te kunnen bedienen.

#### *Spoor 4. Professionalisering en verzelfstandiging havenbedrijf*

De ontwikkeling van het havenbedrijf dient ondertussen verder gestalte te krijgen door professionalisering van het bedrijf en uiteindelijk een vorm van verzelfstandiging. Uitgangspunt voor de organisatie van een havenbedrijf is dat de organisatiestructuur de ontwikkelingen dient te volgen. De ambities zijn groot en daarbij past een havenbedrijf dat deze kan waarmaken. Aangezien het eventuele samenwerkingsverband met genoemde gemeenten en provincie nog verder uitgewerkt dient te worden, zijn conclusies in dit stadium voorbarig. Wel is duidelijk dat het bedrijf vooralsnog alleen beheertaken krijgt. De ontwikkeltaken blijven hier buiten. De toets ter verzelfstandiging kan in de herfst 2009 gedaan zijn, waarvan de criteria staan omschreven in de gemeentelijke organisatievisie (maatlat). Indien de toets geen onoverkomelijke bezwaren met zich meebrengt, is een verzelfstandiging eind 2010 in beeld.

#### *Spoor 5. Facilitering Defensie*

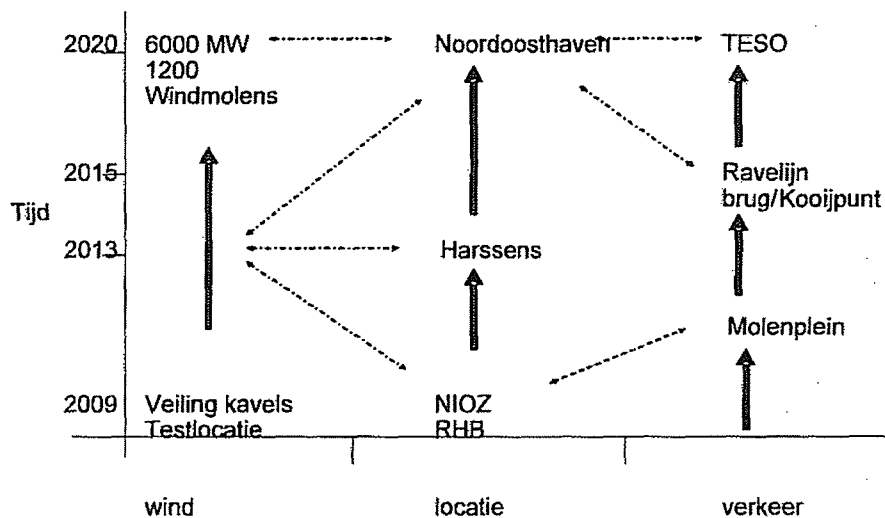
Defensie en Den Helder zijn nauw met elkaar verweven. De grote reorganisaties binnen Defensie hebben ertoe geleid dat niet zoals in het verleden één (de Koninklijke marine), maar meerdere organisaties in onze gemeente zijn gehuisvest: het Commando Zeestrijdkrachten (o.a. Nieuwe Haven, Erprins en Harssens), het Commando Luchtstrijdkrachten (De Kooy), de Defensie Materieels Organisatie (o.a. de Nieuwe haven) en het Commando Diensten Centra (o.a. de Nieuwe Haven en Kooypunt). Het Commando Zeestrijdkrachten is en blijft overigens het grootste organisatie-element van Defensie in de Kop van Noord-Holland. Na een periode van krimp, maken de zeestrijdkrachten de komende jaren weer een groei door en zullen o.a. vier Patrouilleschepen, een vervanger van Hr.Ms. Zuiderkruis en diverse typen kleinere (landings)vaartuigen aan de vloot worden toegevoegd. Deze groei, de vestiging van een Mariniersbataljon op de nieuw te bouwen kazernes op Buitenveld en de aflossing van de Lynx-helikopter door de NH90 op De Kooy onderstreept het blijvende belang van Defensie voor (de werkgelegenheid en economie in) Den Helder. Een continue goede facilitering van Defensie is voor Den Helder dan ook van cruciaal belang.

#### **Overige ontwikkelingen**

Naast genoemde vijf sporen voor de ontwikkeling van de haven kan een deel van de huidige verkeerproblematiek van de TESO opgevangen worden door herinrichting van het Molenplein op korte termijn. Daarnaast zijn oplossingen in uitwerking voor de ontsluiting van het RHB en Oostoever ter hoogte van Kooyluis (met name voor de doorstroming van Defensieverkeer) en een oplossing voor de toenemende drukte naar en in de haven. De provincie heeft momenteel het voortouw in de uitwerking van deze verkeersoplossingen.

## Samenhang in ontwikkelingen

Schematisch is de complexiteit en verwevenheid van de onderdelen als volgt weer te geven: wind, locatie en verkeer hebben een onderlinge uitwisselbaarheid en dynamiek in de tijd.



De hoeveelheid te installeren en te onderhouden windmolens op de Noordzee en het type bedrijvigheid bepalen de hoeveelheid en specificaties van haventerreinen. Vraag en aanbod komen zo samen. Deel- en tussenoplossingen zijn nodig om haventerreinen tijdig beschikbaar te krijgen, anders is de markt voorbij. Deze locatieontwikkeling bepaalt tegelijk de ontsluitingsproblematiek en de daaraan gekoppelde noodzaak om de verkeersroutering (structureel) te regelen.

## Beoogd resultaat

Door de uitvoering van de sporen 1, 2, 3 en 5 zijn mogelijke resultaten:

### *Economisch:*

- Kwalitatief en kwantitatief het beschikbaar stellen van ruimte door uitbreiding van zeekade en natte bedrijventerreinen aan zee- en binnenhaven;
- Behoud en versterking van de positie in de offshore olie en gas;
- Creëren van een positie in onderhoud en exploitatie van windmolens en mogelijk op lange termijn productiefaciliteit voor (componenten van) windmolens en assemblage/transport naar locaties op zee;
- Behoud, uitbreiding en verbreding van de werkgelegenheid (zoals beschreven in de notitie Economische kansen Offshore Wind van september 2008);
- Blijvende facilitering Defensie.

### *Infrastructuur en milieu:*

- Ontlasting verkeersnet stad en haven;
- Voldoen aan de milieunormen;
- Verbetering van de doorstroom van het verkeer van en naar Texel;
- Ondersteuning bij de verbetering van het werk-, woon- en leefklimaat in Stadshart en Willemsoord;
- Bijdrage leveren aan het rijksbeleid op het gebied van het terugdringen van de uitstoot van CO<sub>2</sub>.

### *Kennis en technologie:*

- Behoud en uitbreiding vestigingsmogelijkheden voor kennisintensieve bedrijven door ontwikkeling van het M3 cluster en de unieke relatie Onderzoek, Opleiding, Ondernemerschap.

## Kader

Havenvisie 2006

'Gaan voor Goud of voor Behoud' 2008

Strategische visie 2020

### **Argumenten/alternatieven**

Ten aanzien van de drie economische dragers van de haven - Defensie, visserij en offshore - willen wij benadrukken dat wij het van groot belang achten om in samenwerking met deze partners, met inachtneming van ieders verantwoordelijkheid, richting te geven aan de toekomstige economische ontwikkelingen van de haven. De Koninklijke Marine en de HSV, onze belangrijkste lokale partners, worden bij al deze ontwikkelingen intensief betrokken. Inmiddels hebben wij met beide partijen een structureel overleg ingesteld.

De verdere groei van de havenontwikkeling wordt vooral verwacht van de windenergiemarkt. Voortbordurend op de ervaring en successen van onze offshorebedrijven, wordt nu vooral ingezet op het belang van de nieuwe offshore windmarkt (onderhoud en beheer van de windmolenparken). De (her)ontwikkeling van infrastructuur is daarin een speerpunt. De uitdaging is om onze ambities vorm te geven waarbij win-win situaties ontstaan voor alle betrokken partijen en partners.

### **Randvoorwaarden voor realisatie**

Zoals eerder genoemd is het van cruciaal belang dat de gemeente Den Helder zich in dit stadium uitspreekt. Het vaststellen van de strategische keuze is een randvoorwaarde om verder te komen en het commitment van de partners te krijgen. Van Den Helder wordt verwacht, enerzijds in lokale, provinciale en departementale kringen en anderzijds om geloofwaardigheid te krijgen bij het havenbedrijfsleven, dat het 'kleur bekennt'. Ook in de werkateliers is dit nadrukkelijk naar voren gekomen.

In het vervolgproces dienen wettelijke bepalingen en beleidskaders, waarmee rekening dient te worden gehouden bij de realisatie, uiteraard nader in kaart te worden gebracht, zoals natuur- en milieueffecten in samenspraak met milieuorganisaties. Er zijn ook risico's te noemen, zoals de juridische, planologische en investeringsrisico's bij de realisatie van de Noordoosthaven.

Wat betreft Harssens dient uitdrukkelijk gesteld te worden dat de Koninklijke Marine pas na het vinden van acceptabele compensatie voor de bestaande gebruikers en het overleggen van een businesscase, met eventuele aanbevelingen voor verkeer, een besluit neemt. De gesprekken verlopen constructief. Een vergelijkbaar traject zal plaatsvinden voor wat betreft de mogelijke consequenties van de Noordoosthaven.

### **Financiële consequenties**

De kosten voor de aanleg van de Noordoosthaven met de daarbij behorende infrastructuur is een kostbare aangelegenheid. In het rapport inzake het vergelijk tussen de Noorder- en Noordoosthaven worden incidenteel investeringsbedragen genoemd variërend van ruim € 200 tot € 480 miljoen voor de Noordoosthaven. Deze berekeningen variëren op dit moment in hoogte, omdat een groot aantal keuzes in detail nog gemaakt moeten worden (routing, effectieve hectares, type bedrijvigheid, etc.).

Een vergelijkbare redenering geldt voor Harssens met een investering van € 35 tot € 50 miljoen. Ook hier geldt dat de mate van ontwikkeling en de verplaatsingsmogelijkheden en daarbij vereiste financiële middelen richting o.a. Defensie bepalend zijn. Daarbij geldt tevens dat met name bij de investeringen betreffende de basisinfrastructuur het van belang is om de investeringsprogramma's van provincie en rijk (verkeer en TESO-aanlanding) en die van de gemeentelijke ambities op elkaar af te stemmen. De uitkomst hiervan is pas te bepalen als Den Helder de voorgestelde keuzes maakt en daardoor met provincie en rijk aan de slag kan. In dit stadium, zonder een duidelijke keuze, zijn rijk noch provincie bereid zich te committeren.

Aangezien de kosten van onderzoeken en speciale expertise zoveel als mogelijk uit de lopende begroting worden gedekt, is het tevens zaak zo snel mogelijk de beoogde samenwerkingsverbanden aan te gaan ter financiering van de oplopende proceskosten in de toekomst.

Na de totstandkoming van het uitvoeringsconvenant met genoemde partners wordt deze ter besluitvorming voorgelegd aan uw raad en wordt u waar nodig om additionele budgetten gevraagd. Vooralsnog worden geen andere budgetten uit de begroting aangewend dan reeds toegezegd.

### **Juridische consequenties**

Juridische consequenties zijn er in dit stadium niet, omdat de gemeente geen verplichting aangaat bij dit besluit. Dit wordt pas opportuun bij het ondertekenen van een eventueel uitvoeringsconvenant.

### Communicatie

Netwerk en lobby zijn van essentieel belang geweest in het afgelopen traject. Provincie, rijkspartners en Defensie, maar ook havenbedrijfsleven zijn betrokken bij gesprekken en ontwikkelingen.

Dit draagvlak wordt onderhouden en verder uitgebouwd. Hiertoe is een communicatieplan opgesteld.

Ook uw raad speelt hierin een belangrijke rol, zal nadrukkelijk worden betrokken bij de voortgang en zal gevraagd worden om gebruik te maken van uw netwerken.

### Aanpak, uitvoering en vervolg

Voor wat betreft de haalbaarheid van de varianten hebben wij de risico's 'achter elkaar afgepeld' en in hun onderlinge afhankelijkheid vergeleken. De aanpak betrof:

- de haalbaarheid en wenselijkheid van de Noordoosthaven in relatie tot de Noorderhaven op basis van verschillende indicatoren;
- inventarisatie van de economische en ecologische haalbaarheid, complexiteit en oplossingsrichtingen van het aanleggen van de Noordoosthaven in de Waddenzee met specialisten in drie werkateliers;
- de korte termijnoplossing van de huidige verkeerproblematiek door het TESO-verkeer ligt op provinciaal niveau op de teken- en rekentafel.

Voor zover nog niet afgerond, worden de deelprojecten momenteel uitgewerkt in product, tijd en geld.

Op 22 juni 2009 vindt aan het eind van de middag voor raads- en commissieleden een bijeenkomst plaats in en over de haven. Dit achten wij van belang om uw raad, naast dit advies, intensiever te betrekken bij de ontwikkelingen en u te informeren over het totale palet aan maatregelen en de onderlinge relaties tussen de ontwikkelingen.

Den Helder, 9 juni 2009

Burgemeester en Wethouders van Den Helder  
H. C.J. Vriesman , burgemeester  
H. Raasing , secretaris

