

Ondersteuning raad Den Helder bij proces Port of Den Helder



Panteia

Ondersteuning raad Den Helder bij proces Port of Den Helder

Concept rapportage

Auteur(s)

Menno Menist, Rob de Leeuw van Weenen, Wouter van der Geest, Rolien Holster

Opdrachtgever(s)

Gemeenteraad van Den Helder

Gepubliceerd

Zoetermeer, 16-10-2023

Projectnummer

10998

Versie

1.0

Status

Concept

De verantwoordelijkheid voor de inhoud berust bij Panteia. Het gebruik van cijfers en/of teksten als toelichting of ondersteuning in artikelen, scripties en boeken is toegestaan mits de bron duidelijk wordt vermeld. Vermenigvuldigen en/of openbaarmaking in welke vorm ook, alsmede opslag in een retrieval system, is uitsluitend toegestaan na schriftelijke toestemming van Panteia. Panteia aanvaardt geen aansprakelijkheid voor drukfouten en/of andere onvolkomenheden.



Inhoudsopgave

1	Inleiding	5
1.1	Aanleiding	5
1.2	Gevraagde werkzaamheden	5
1.3	Leeswijzer	5
2	Olie- en gaswinning	7
2.1	Verminderen winning olie en gas	7
2.2	Herstructureren NAM	8
2.3	Hergebruik infrastructuur	8
2.4	Kansen voor Port of Den Helder	8
3	Wind op zee	10
3.1	Ambities wind op zee	10
3.2	Locaties wind op zee	11
3.3	Aanlanding wind op zee	12
3.4	Kanttekening	13
3.5	Kansen voor Port of Den Helder voor wind op zee	13
4	Waterstof	16
4.1	Elektrolyse	16
4.2	Gebruik oude gasinfrastructuur voor waterstof	16
4.2.1	Vervoer	16
4.2.2	Opslag	18
4.3	Kansen voor Port of Den Helder	18
5	Havenconcurrentie	20
5.1	Havens in het Verenigd Koninkrijk	20
5.2	Havens in Duitsland en Denemarken	20
5.3	Havens in Nederland	21
5.4	Kansen voor Port of Den Helder	21
6	Koninklijke Marine	24
6.1	Beschrijving	24
6.2	Kansen voor Port of Den Helder	24
7	Overslag naar zee- en binnenvaart	26
7.1	Beschrijving	26
7.2	Kansen voor Port of Den Helder	27
8	Reflectie van Panteia	29
8.1	Opvolging van de aanbevelingen uit het rapport 'de haven in de lichtenlijn'	29
8.2	Reflectie op het bedrijfsplan PoDH 2023-2026	31
8.3	Reflectie op de Havenvisie Den Helder	31
9	Aanbevelingen voor de gemeenteraad	34



1



1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Eind januari 2022 heeft Panteia de eindrapportage opgeleverd van het onderzoek: De haven in de lichtenlijn, "Port of Den Helder: Onderzoek naar de Visie, Structuur, Personeel, Financiën en Marketing" met conclusies en aanbevelingen. Het eindrapport is vervolgens voor hoor en wederhoor voorgelegd aan het college van burgemeester en wethouders en de N.V. Port of Den Helder.

Een van de aanbevelingen van het rapport 'De haven in de lichtenlijn' luidde:

"In de komende bestuursperiode twee maal per jaar een afzonderlijke bijeenkomst te houden tussen de raad en de aandeelhouders, de directie en de raad van commissarissen van de Port of Den Helder N.V. waarin vooraf in samenspraak vastgestelde onderwerpen worden besproken en verwachtingen worden afgestemd."

Eerder dit jaar is een naar tevredenheid een eerste sessie gehouden. De gemeenteraad van Port of Den Helder is voornemens om vrijdag 20 oktober 2023 een tweede sessie te houden. Hiervoor wenst men input van Panteia.

De wens is besproken tijdens een bezoek van Menno Menist en Wouter van der Geest aan Den Helder op donderdag 10 augustus 2023.

1.2 Gevraagde werkzaamheden

U vraagt concreet om de volgende bijdragen van ons:

- Een reflectie op hoofdlijnen, op de ontwikkelingen in de afgelopen twee jaar in het maritiem bedrijventerrein De Noordzee
- Een reflectie op hoofdlijnen, op de positionering van de Haven van Den Helder, mede in het licht van de op 3 juli 2023 vastgestelde Havenvisie 2040.
- Aanbevelingen voor actualisering van de focus voor de komende periode.

Dit dient uit te monden in een 'two pager'.

1.3 Leeswijzer

In navolgende hoofdstukken gaan wij achtereenvolgens in op de winning van olie & gas in de Noordzee, de ontwikkelingen met betrekking tot offshore-wind, de ontwikkelingen met betrekking tot waterstof, havenconcurrentie in binnen- en buitenland, de ontwikkelingen bij de Koninklijke Marine en de ontwikkelingen met betrekking tot overslag naar zee- of binnenschepen. We sluiten af met een reflectie op de aanbevelingen uit ons vorige rapport en geven een reflectie op het bedrijfsplan 2023-2026 van Port of Den Helder en de Gemeentelijke Havenvisie 2040.



2



2 Olie- en gaswinning

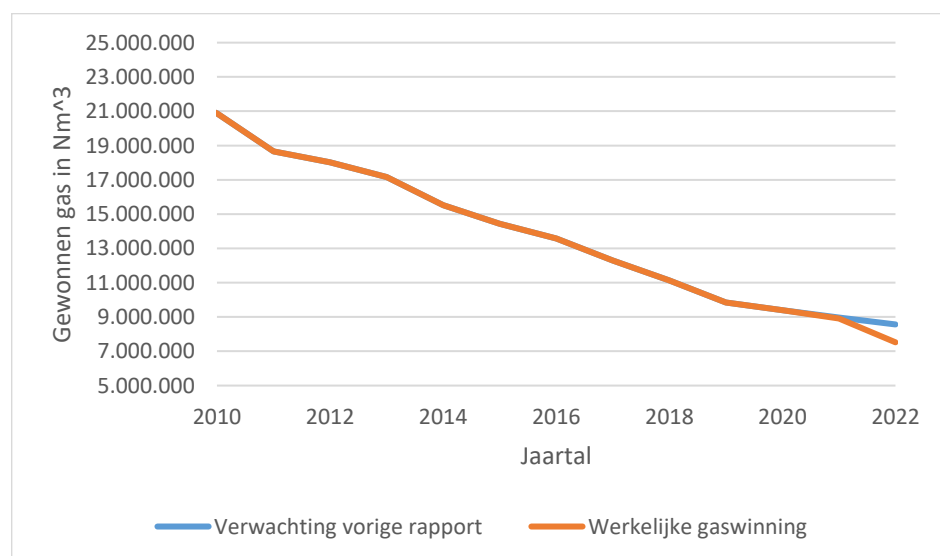
Nederland heeft samen met 194 andere landen de Overeenkomst van Parijs gesloten. Hierin is afgesproken de opwarming van de aarde te beperken tot ruim onder de 2 graden en waarin gestreefd wordt naar maximaal 1,5 graad opwarming. In Europees verband zijn hiertoe verschillende afspraken gemaakt – bijvoorbeeld in het kader van de Fit for 55 agreement. Zo moet de uitstoot van CO₂ namelijk in 2030 met 55% zijn afgenomen ten opzichte van 1990 en moet het aandeel hernieuwbare energie aanzienlijk toenemen.

2.1 Verminderen winning olie en gas

Om de gestelde klimaatdoelen en bijbehorende reductie van CO₂ te realiseren zal de olie- en gaswinning de komende jaren afnemen. Het gaat echter waarschijnlijk nog enkele decennia duren voor de olie- en gaswinning helemaal stopt. Hoe snel deze daling uiteindelijk zal zijn hangt af van marktontwikkelingen. Hoe snel gaan de ontwikkelingen van alternatieve energie en brandstoffen en wat gebeurt er met de prijs van energie en brandstof. Daarnaast is het van belang in hoeverre Nederland ervoor kiest om zelfvoorzienend te zijn en binnen welk tijdsbestek¹.

De grafiek hieronder, in Figuur 1, geeft aan hoeveel gas er de afgelopen jaren gewonnen is uit velden op zee. Deze grafiek laat zien dat de afname van de winning van gas de afgelopen jaren nog sneller is gegaan dan al verwacht.

Figuur 1 Ontwikkeling hoeveelheid gewonnen gas op zee



Bron: Panteia op basis van gegevens Nederlands Olie- en Gasportaal (NLOG):
<https://www.nlog.nl/datacenter/prodfigures/fields>

2.2 Herstructureren NAM

Het voordeel voor de haven van Den Helder is dat Nederland bij de olie- en gaswinning in de komende jaren kiest voor winning uit kleine velden, die deels in de Noordzee liggen. Terwijl grote velden op land, zoals in Groningen, zullen worden gesloten. Hiertoe wijzigt de NAM de structuur. De kleine olie- en gasvelden worden ondergebracht in vier BV's waarvoor op termijn een nieuwe eigenaar gezocht wordt. De offshore velden en infrastructuur inclusief gasbehandelingsinstallatie in Den Helder moet in een van deze BV's worden ondergebracht.ⁱⁱ

Op dit moment staan er ongeveer 150 olie- en gasplatforms in de Noordzee, die deels bediend worden vanuit de haven van Den Helder. Doordat gas- en oliereserves uitgeput raken komt de bijbehorende infrastructuur waarschijnlijk ergens de komende 10 tot 20 jaar aan het einde van hun economische leven. Aan de gasbehandelingsinstallatie van de NAM in Den Helder is echter in juni van 2023 nog groot onderhoud gepleegd.ⁱⁱⁱ

2.3 Hergebruik infrastructuur

Er wordt recent gekeken naar de mogelijkheden om oude infrastructuur van aardgas in te zetten om CO₂ in te vervoeren en op te slaan in lege gasvelden. Onlangs keurde de Raad van State het Porthos-project goed. Een project voor het afvangen van CO₂ uit de Rotterdamse haven en opslaan in een leeg gasveld in de Noordzee. Dit project is bedoeld als pilot om het functioneren van de techniek te bewijzen. De bedoeling is dat later veel meer CO₂ onder de Noordzee opgeslagen kan worden. De locatie van Porthos is gekozen omdat het dicht bij de Rotterdamse haven ligt, waar veel CO₂ geproduceerd wordt. Dit maakt het transport naar de opslag locatie relatief eenvoudig en efficiënt.

2.4 Kansen voor Port of Den Helder

De exploitatie van olie- en gasbronnen blijft voorlopig voortduren in de regio Den Helder. Dit komt vooral door de kleine velden strategie. Hierdoor blijft winning uit kleine velden in de Noordzee in de buurt van Den Helder de komende jaren doorgaan. Dit wordt bovendien bevestigd door het onlangs gepleegde grootschalig onderhoud aan de gasbehandelingsinstallatie, wat aangeeft dat deze installatie nog enige tijd operationeel zal blijven. Niettemin is het belangrijk op te merken dat de bedrijvigheid in deze sector naar verwachting de komende 10 tot 20 jaar zal afnemen, een trend die momenteel zelfs sneller lijkt te verlopen dan eerder gedacht.

Voor het hergebruik van infrastructuur voor de opslag van CO₂ in de Noordzee zien wij weinig kansen voor PoDH. Er is weinig industrie in de buurt van Den Helder aanwezig die veel CO₂ produceert. Dit betekent dat het transport van CO₂ vanaf industrie naar lege gasvelden in de buurt van PoDH behoorlijk ingewikkeld en inefficiënt is. Dus de kans lijkt klein dat de bestaande infrastructuur voor olie en gas in en om Den Helder de komende jaren in gebruik genomen gaat worden om CO₂ op te slaan in lege gasvelden in de Noordzee.

De combinatie van deze twee factoren benadrukt het belang voor de PoDH om in de komende jaren actief te streven naar diversificatie en het aantrekken van alternatieve economische activiteiten, om op de langere termijn de afnemende bedrijvigheid in de olie- en gasector op te vangen.



A black and white photograph of an offshore wind farm. Several wind turbines are visible, extending from the foreground into the distance over the ocean. The sky is overcast. In the upper right corner, there is a semi-transparent white hexagonal pattern overlay. A large, bold orange number '3' is centered within this pattern.

3

3 Wind op zee

Om de klimaatdoelen te halen zijn de ambities voor energie gewonnen met wind op zee de afgelopen jaren juist enorm naar boven bijgesteld.

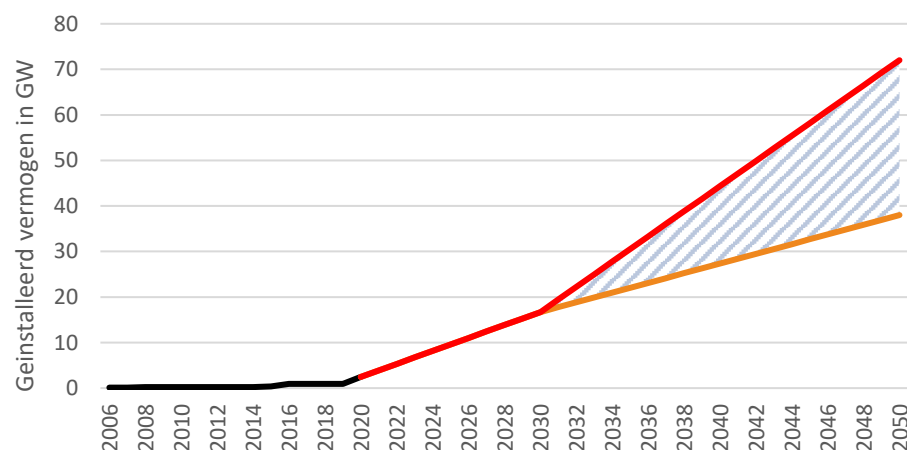
3.1 Ambities wind op zee

In november 2021 heeft het kabinet haar plannen voor de ontwikkeling van windenergie in Nederland herzien. Het oorspronkelijke doel van 10 gigawatt (GW) aan geïnstalleerd vermogen per 2030 aan windenergie is opgeschroefd naar 16,7 GW. Men streeft om er naar om met de komende aanbestedingen tegen 2030 nog 10,7 GW aan extra windenergie te realiseren, op voorwaarde dat dit ecologisch verantwoord kan worden ingepast. Dit alles naast de reeds operationele of in ontwikkeling zijnde 6 GW aan vermogen.

Verder vooruitkijkend naar het jaar 2050, zijn de verwachtingen voor windenergie op zee nog vele malen hoger. De verwachting is nu dat er minimaal 38 GW wordt gerealiseerd per 2050 en maximaal zelfs 72 GW. Deze ambities benadrukken de groeiende rol die windenergie op zee zal spelen in de energietransitie van Nederland op de lange termijn.

Onderstaande grafiek toont de historische en verwachte ontwikkeling van Wind op Zee in Nederland.

Figuur 2 Ontwikkeling geïnstalleerd vermogen Wind op Zee



Bron: Panteia



3.2 Locaties wind op zee

Qua locaties wordt er steeds meer gekeken naar locaties die noordelijker en verder op zee liggen. In Figuur 3 wordt de huidige routekaart voor wind op zee weergegeven.

Figuur 3 Routekaart Wind op Zee



Bron: Waar staan en komen windparken op zee? (2023), Rijksoverheid, <https://windopzee.nl/onderwerpen/wind-zee/waar/>

Op dit moment zijn Borssele en delen van Hollandse Kust (noord en Zuid) en Ten Noorden van de Waddeneilanden operationeel. Daarnaast zijn delen van Hollandse Kust (Noord en Zuid) in aanbouw en is een groot deel van Hollandse Kust (West) inmiddels gepland. In het eerdere rapport van Panteia over Port of Den Helder is aangegeven dat dit de eerste kans was op een reëel succes in de Wind op Zee markt, maar ook dat IJmuiden waarschijnlijk beter gepositioneerd staat. Gelet op de uitkomst van de aanbesteding is deze verwachting uitgekomen: de kavels van Hollandse Kust West zullen inderdaad aangelegd en onderhouden worden vanuit de haven van IJmuiden. De aanbesteding van de kavels voor het windpark IJmuiden Ver start snel (eerste kavels in 2024) en daarvoor staat Den Helder beter gepositioneerd.

Naast deze winparken zijn er ook een aantal nieuwe gebieden voor windparken gepland. Namelijk Doordewind (8), Nederwiek (6) en Lagelander (5), zoals te zien in Figuur 3. Voor Doordewind staan de tenders nu (indicatief) gepland voor 2027. Van Nederwiek is de tender van kavel I al voor 2025 gepland, de aanbesteding kavel II en III staan nu (indicatief) gepland voor 2026. Het gebied Lagelander (9) is op dit moment alleen aangewezen, hiervoor zijn nog geen plannen.

3.3 Aanlanding wind op zee

Het aanlanden van de stroom geproduceerd door deze windparken wordt voor de nabije toekomst voorzien in de buurt van de grote industrieclusters, zoals bij de haven van Rotterdam en IJmuiden en (nog) niet nabij Den Helder. Op deze manier wordt de stroom direct bij grootverbruikers (zoals Tata Steel) afgeleverd. Zo liggen vraag en aanbod dicht bij elkaar en hoef je aan land geen extra capaciteit op het stroomnetwerk aan te leggen.

Er is een langere termijn ambitie om de Europese stroomnetwerken aan elkaar te linken, ook overzees. Daartoe wordt gewerkt aan grensoverschrijdende verbindingen met Noordzeelanden. Dit moet lokale stroomoverschotten en –tekorten verminderen en zorgen voor een stabielere, Pan-Europees stroomnet^{iv}. In Figuur 4 staat de target grid zoals TenneT die op dit moment beoogt voor 2045. Uit dit target grid wordt duidelijk dat op de langere termijn aanlanding wordt voorzien nabij Den Helder, in de buurt van Julianadorp (Kooyhaven).

Figuur 4 TenneT Target Grid 2045



Bron: TenneT target grid, TenneT, <https://www.tenneT.eu/nl/target-grid>

3.4 Kanttekening

Doordat de windenergiesector zo hard groeit ontstaan er soms ook enige problemen. De ontwikkelingen rondom wind op zee, zoals bijvoorbeeld de grootte van de windmolens, gaan zo hard dat het voor producenten soms lastig wordt om hun innovaties terug te verdienen. Daarnaast geldt dat door de stikstofcrisis banken en investeerders bijvoorbeeld bang waren dat vergunningen voor windparken zouden sneuvelen. Hierdoor kon Sif Group (de bouwer van funderingen voor windturbines op zee) geen investeerders vinden voor een nieuwe fabriek op de Maasvlakte. Uiteindelijk schoot het ministerie van Economische Zaken te hulp.

Een aantal aanbestedingen in het Verenigd Koninkrijk zijn onlangs mislukt, omdat deze voor bedrijven financieel niet aantrekkelijk waren. In Nederland konden partijen zich nu vaak onderscheiden door het totaalpakket dat zij boden, maar bij de aanbesteding van IJmuiden Ver veranderen die regels. Hier is naast de kwaliteit van het bod ook het financiële aspect veel belangrijker^v. De zorg bestaat dat er geen inschrijvingen komen voor de aanbesteding. Het ministerie van Economische Zaken geeft echter aan dat de kwaliteit van het plan dat ingediend wordt nog steeds van groot belang is en is het niet de bedoeling om zoveel mogelijk geld op te halen^{vi}. Daarmee lijkt continuïteit voor het Wind op Zee beleid geborgd en hoeven we in Nederland niet bang te zijn voor mislukte aanbestedingen.

3.5 Kansen voor Port of Den Helder voor wind op zee

De aanbesteding van Hollandse Kust West geweest – aanleg en onderhoud gaat plaatsvinden vanuit IJmuiden. In het eerdere rapport van Panteia over Port of Den Helder is aangegeven dat dit de eerste kans was op een reëel succes in de Wind op Zee markt, maar ook dat IJmuiden waarschijnlijk beter gepositioneerd staat. De aanbesteding van de kavels voor het windpark IJmuiden Ver start snel (2024) en daarvoor staat Den Helder beter gepositioneerd.

De nieuw aangewezen velden voor Wind op Zee op de Noordzee bieden kansen voor PoDH:

- Het gebied Nederwiek ligt behoorlijk gunstig ten opzichte van Den Helder. Het ligt namelijk noordelijker en verder de zee op dan eerder geplande gebieden. Voor dit gebied is de eerste aanbesteding al behoorlijk snel, in 2025.
- Het gebied Lagelander ligt qua locatie perfect ten opzichte van PoDH. Echter is het voor dit gebied nog onzeker wanneer de activiteiten in dit gebied gaan starten, omdat ook de aanbesteding nog niet is ingepland.

Zoals in ons vorige rapport over PoDH vermeld staat, is de ruimte in de haven van Den Helder beperkt en is de verbinding naar het achterland over de weg en over het water niet goed^{vii}. Deze situatie is tot op heden ongewijzigd. Zoals verder besproken wordt in Hoofdstuk 5 heeft de Koninklijke Marine de komende jaren eerder meer dan minder ruimte nodig en er lijken ook geen plannen vanuit het Rijk te zijn om de verbinding met Den Helder te verbeteren. Daardoor is en blijft de kans klein dat werkzaamheden rondom de bouw en aanleg van windparken zullen gaan plaatsvinden bij PoDH, zonder enorme aanpassingen en investeringen in (uitbreiding van) de haveninfrastructuur. In Engeland hebben ze honderden miljoenen geïnvesteerd in havens specifiek ten behoeve

van de aanleg van windparken op zee. Binnen Nederland wordt met behulp van Europese subsidie (€ 2,0 miljoen) een studie bekostigd ter voorbereiding van de bouw van de 580 meter lange kade in IJmuiden (Energiehaven) die gebruikt gaat worden voor het ontvangen, samenstellen en onderhouden van windmolenonderdelen op zee.

PoDH kan zich beter focussen op het aantrekken van activiteiten rondom de operations and maintenance (O&M) van windparken op zee. Zoals aangegeven is de locatie van PoDH zeer geschikt om windparken te onderhouden, bijvoorbeeld voor de reeds voorziene kavels van IJmuiden Ver of voor de nieuw aangewezen gebieden Nederwiek en Lagelander te bedienen. Belangrijk hierbij om te realiseren is dat de ruimte in de haven van Den Helder nog altijd schaars is en dat haast gemaakt moet worden met het creëren van nieuwe kaderuimte ten behoeve van ondersteunende activiteiten voor wind op zee. Dit vergt, gelet op de uitgebreide routekaart met twee aanvullende zeer concrete kansen, mogelijk het maken van keuzes tussen het bieden kaderuimte voor de aflopende olie- en gasmarkten en de opkomende wind-op-zee markten. Ook zet het extra druk op het verplaatsen van de Moormanbrug in het kader van Maritieme Cluster project – de urgentie om extra civiele ruimte in de haven te scheppen neemt namelijk toe.

Het laatste aspect is aanlanden van stroom, de kans dat dit op korte termijn in Den Helder zal gebeuren lijkt klein, omdat de voorkeur wordt gegeven aan locaties vlakbij industrie. De vraag is bovendien hoeveel omzet dit op zou leveren voor PoDH – behoudens verkoop van kavels/grond op Kooypunt/Kooyhaven. Dus lijkt dit geen gebied waar PoDH zich primair op moet focussen voor de korte termijn.



4

Hydrogen H_2

zero emission



4 Waterstof

De verwachting is dat er de komende jaren bij windparken op zee ook waterstof geproduceerd zal worden. Volgens TNO gaat waterstof met name een rol spelen in de procesindustrie. Bijvoorbeeld bij processen waarvoor hoge temperaturen nodig zijn zoals staalproductie, waarvoor nu aardgas of kolen gebruikt worden. Daarnaast gaat waterstof waarschijnlijk een rol spelen in de mobiliteit. Bijvoorbeeld voor streekbussen of andere vervoersmiddelen die vaak langere afstanden moeten rijden en waarvoor elektrisch rijden dus geen optie is^{viii}.

4.1 Elektrolyse

Elektrolyse kan zowel op land als op zee plaatsvinden. Op land kan het bijdragen aan het oplossen van regionale beperkingen in aansluit- en transportcapaciteit voor elektriciteit. Op zee kan met (een deel van) de elektriciteit die wordt geproduceerd door windparken waterstof geproduceerd worden. Dat vindt plaats op een kunstmatig eiland of platform of in de windturbine zelf. Er zijn echter ook signalen dat elektrolyse op zee voor 2030 niet gebruikt zal worden, omdat de ontwikkelingen nog niet ver genoeg zijn en het nog te duur is^{ix}.

Ruimtelijk is het vervoeren van waterstof aantrekkelijk: een buisleiding kan nu 10-12 GW aan windparken aansluiten. Een gelijkstroom kabel heeft slecht 2 GW capaciteit terwijl het ruimtebeslag vergelijkbaar is. Verder is het voor windparken die meer dan 100km van land liggen waarschijnlijk interessanter om de opgewekte energie in de vorm van waterstof te vervoeren ten opzichte van elektriciteit. Het beoogde windpark Nederwiek ligt tussen 100 en 120 kilometer uit de kust – en wordt per 2030 gerealiseerd.

De verwachtingen voor elektrolyse zijn dat er in 2025 zo'n 500 MW gerealiseerd zal zijn op zee. Richting 2030 zou dit verder uitgebouwd moeten worden naar 3 tot 4 GW – tegen ca. 16 GW aan opwekcapaciteit voor Wind op Zee.

4.2 Gebruik oude gasinfrastructuur voor waterstof

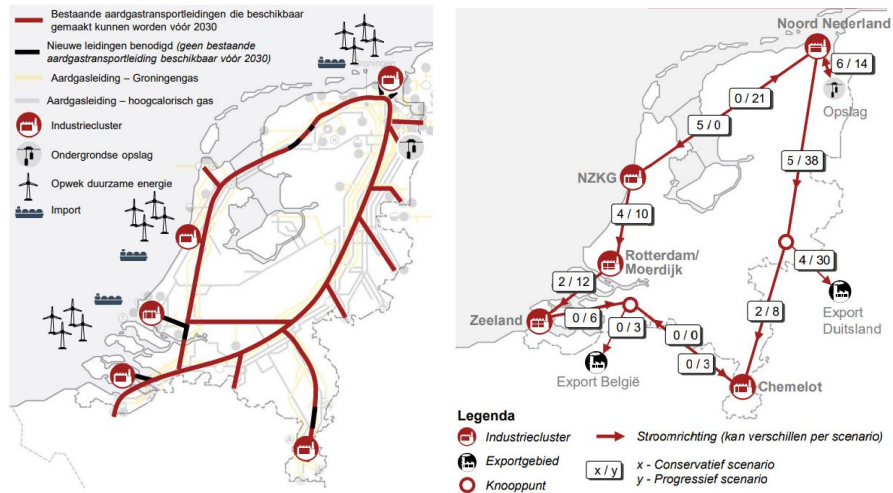
4.2.1 Vervoer

De infrastructuur die nu gebruikt wordt voor het vervoer van aardgas kan door kleine aanpassingen ook worden gebruikt voor het vervoer van waterstof. De Gasunie is al begonnen met het aanpassen van bestaande aardgasleidingen voor het vervoer van waterstof^x.

Eerder onderzoek laat zien welk netwerk, van bestaande aardgasinfrastructuur, er in 2030 beschikbaar kan zijn voor het transport van waterstof. Dit is te zien in Figuur 5.



Figuur 5 Contouren van een mogelijk waterstoftransportnet in 2030 (links) en mogelijke transportstromen (rechts)

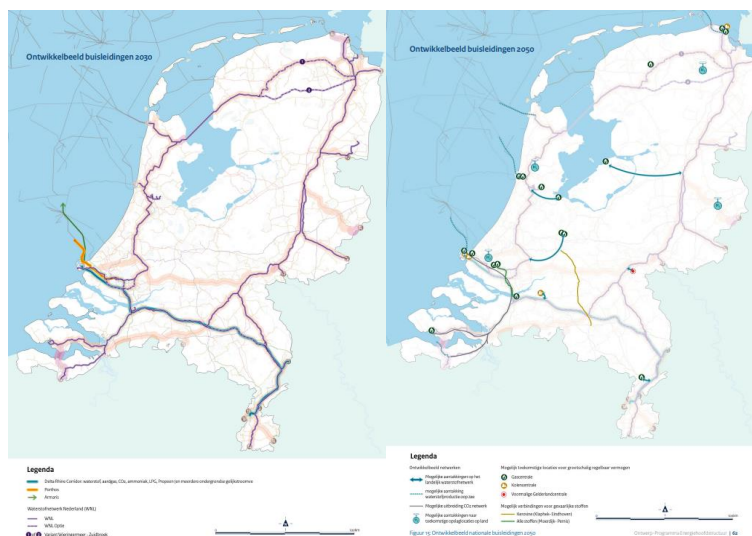


Bron: Gasunie, Strategy&

In ditzelfde onderzoek wordt ook aangegeven welke vraag er rond 2030 verwacht wordt op ieder deel van het netwerk. Dat is te zien aan de rechterkant van Figuur 6. Hierin is te zien dat zowel in het conservatieve als in het progressieve scenario er geen transportstroom van/naar Den Helder verwacht wordt in 2030.

Ook in plannen die de overheid nu gepresenteerd heeft voor de ontwikkeling van buisleidingen richting 2030, zoals te zien in Figuur 7, wordt Den Helder niet meegenomen. Ook richting 2050 zijn dit soort plannen gemaakt in het Ontwerpprogramma Energiehoofdstructuur. Deze voorspellingen zijn nog veel onzekerder. Hierin wordt Julianadorp aangesloten per 2030^{xi}.

Figuur 6 Ontwikkelbeelden buisleidingen 2030 (links) en 2050 (rechts)



Bron: Ontwerpprogramma Energiehoofdstructuur



4.2.2 Opslag

Na 2030 is de kans groot dat er ook opslag van waterstof in de Noordzee plaats gaat vinden, om op die manier in de energiebehoefte te voorzien.

De opslag van waterstof lijkt ongeveer overal in de Noordzee te kunnen gaan gebeuren. Het is echter op dit moment nog erg onzeker waar dit precies zal zijn^{xii}.

4.3 Kansen voor Port of Den Helder

Voor 2030 zijn er op het gebied van waterstof in algemene zin weinig kansen. De technologie is nog niet ver genoeg ontwikkeld en nog erg duur. De eerste test met installaties die waterstof produceren zullen bovendien plaatsvinden bij bestaande windparken en oude boorplatformen niet ver uit de kust^{xiii}. Gezien de ligging van de windparken die op dit moment operationeel zijn is Den Helder voor dit soort testen op dit moment niet de meest aantrekkelijke locatie om vandaan te opereren.

Er is in de haven van Den Helder een project (Zephyros) gaande dat schepen van groene waterstof wil voorzien. Zij willen in 2030 operationeel zijn. Het succes is echter afhankelijk van de vraag van schepen naar groene waterstof als brandstof. De verwachting is dat dit project niet uniek zal zijn in Nederland en daardoor is de kans klein dat dit project op zichzelf schepen aantrekt. Als er echter activiteiten in de haven van Den Helder plaats blijven vinden, zoals bijvoorbeeld rondom O&M voor wind op zee, kan dit project zeker succesvol zijn en een bijdrage leveren aan de verduurzaming en aantrekkelijkheid van PoDH.

Voor het aanlanden van waterstof lijkt Den Helder op de korte en middellange termijn niet aantrekkelijk, omdat er geen industrie zit die deze energie nodig heeft. Dit blijkt ook uit de plannen van de overheid rondom de energie-infrastructuur.

Voor waterstof geldt hetzelfde als voor wind op zee, qua business zal PoDH zich vooral moeten focussen op werkzaamheden rondom O&M. Voor waterstof lijken deze kansen echter een stuk verder in de toekomst te liggen dan voor wind op zee.



5



5 Havenconcurrentie

5.1 Havens in het Verenigd Koninkrijk

De haven van Aberdeen heeft in september 2023 hun uitbreiding van 514 miljoen dollar officieel geïnaugureerd. Ze hebben een speciale zone aangelegd (ingericht op de aanleg van windparken) voor de energietransitie, waar schepen van 300 meter lang en met een diepte van 15 meter aan kunnen meren, 125.000 vierkante meter flexibele ruimte voor projecten en capaciteit om zwaar te tillen. Het is grotendeels door de haven zelf betaald met behulp van financiering door Europese en Engelse investeringsbanken^{xiv}.

In Newcastle, waar de Port of Tyne gevestigd is, is nu vooral nog geïnvesteerd in Newcastle FC door Saudi Arabië, maar zij willen waarschijnlijk hierna in meer sectoren gaan investeren, zoals de windenergie sector. De plannen zijn tot nog toe echter niet concreet^{xv}.

Ook bij de Port of Blyth wordt gekeken welke investeringen in de haven mogelijk zijn om de aanleg van windenergie mogelijk te maken^{xvi}.

In Engeland is ook besloten al het gas en de olie te winnen die er nog beschikbaar is ten behoeve van de energiezekerheid. Dit gaat echter om velden in Engelse wateren en bij de Engelse kust. Hiermee wordt dus geen concurrentie verwacht met Nederlandse havens.

5.2 Havens in Duitsland en Denemarken

Denemarken

De haven van **Esbjerg** is een belangrijke haven voor de offshore industrie. Ze richt zich zowel op de offshore olie- en gasinfrastructuur, als ook op wind op zee. In totaal heeft de haven 10.000 meter aan kadelengete beschikbaar om te kunnen ondersteunen bij de bouw en het onderhoud van windparken. De haven van Esbjerg heeft haar krachten gebundeld met Groningen Seaports, Oostende, Niedersachsen Ports, Nantes en Humber in de zogenaamde 'Esbjerg Verklaring', die ernaar streeft om de groene transitie te versnellen en de Europese doelstellingen op het gebied van Wind op Zee te halen^{xvii}.

In samenspraak met een Deens Pensioenfonds is een investering van € 780 miljoen gedaan^{xviii} om de haven uit te breiden met meer kaderuimte voor de bouw van faciliteiten voor de productie van offshore windturbines. Een beperkt gedeelte (€ 94 miljoen) van het geld is geormerkt voor de ontwikkeling van terminals is gereserveerd voor terminals voor de verwerking van Power-to-X en CCS, die in het achterland van de haven van Esbjerg en de Noordzee zullen worden gebouwd en naar verwachting in 2028 klaar zullen zijn.

Duitsland

In Duitsland worden veel investeringen gedaan in **Wilhelmshaven**, gelegen in de deelstaat Nedersaksen. Wilhelmshaven heeft toegang tot het noordoostelijke deel van



de Noordzee. Grote energiemaatschappijen investeren meer dan € 5,5 miljard in de periode 2026-2030 om de belangrijkste diepwater-zeehaven van Duitsland te voorzien van schone energie-infrastructuur die het land nodig heeft om niet meer afhankelijk te zijn van Russisch gas^{xix}. Men richt zich hierbij op een rol als importterminal voor LNG – waar men nu nog afhankelijk van Groningen Seaports – maar ook op de invoer van waterstof en ammoniak, de productie van waterstof en CCS.

Ook **Nedersaksen Ports**, een samenwerkingsverband van de havens in de Eemsdelta (Emden, Leer, Papenburg, etc.) richt zich sterk op de offshore windenergie^{xx}. De Duitse overheid streeft er naar de hoeveelheid vermogen van windturbines op zee te verviervoudigen per 2030 in vergelijking tot 2022. Dit vraagt om extra ruimte in de zeehavens en deze kunnen logischerwijs worden geboden in Nedersaksen Ports. Daarbij wordt aangegeven dat Duitsland zich niet moet richten in capaciteit in naburige landen zoals Denemarken en Nederland, opmerkend dat ook deze havens waarschijnlijk volledig zullen worden benut vanwege hun eigen nationale expansiedoelstellingen.

5.3 Havens in Nederland

In Nederland vinden momenteel vooral investeringen plaats in de haven van IJmuiden om ondersteuning te kunnen bieden aan de ambities ten aanzien van Wind op Zee. Vanuit de Connecting Europe Facility heeft de haven een bijdrage ontvangen van € 2,0 miljoen voor een studie ter voorbereiding van de bouw van de 580 meter lange kade die gebruikt gaat worden voor het ontvangen, samenstellen en onderhouden van windmolenonderdelen op zee in de Energiehaven^{xxi}.

De nieuwe Energiehaven wordt een openbaar haventerrein gericht op windactiviteiten op zee en bevindt zich aan de zeezijde van het Noordzeekanaal, vlak vóór de sluis van IJmuiden. De haven wordt een uitvalsbasis voor de bouw en het onderhoud van windparken die de komende jaren op de Noordzee worden gebouwd en levert zo een belangrijke bijdrage aan de energietransitie en de verduurzaming van het Noordzeekanaalgebied. De ontwikkeling van de Energiehaven is een samenwerking tussen het ministerie van IenW, de provincie Noord-Holland, gemeente Velsen, Tata Steel, Zeehaven IJmuiden en Port of Amsterdam. Dit najaar wordt besloten of de samenwerkingspartners de fase van concrete planuitwerking in gaan. Het streven is dat de Energiehaven in 2027 operationeel is.

5.4 Kansen voor Port of Den Helder

Port of Den Helder is maar een kleine speler in het ‘geweld’ dat momenteel plaatsvindt in alle Noordwest-Europese havens. De haven beschikt over beperkte ruimte die momenteel grotendeels benut wordt ter ondersteuning van de offshore olie- en gaswinning. Voor de aanleg van windparken op de zee is de haven niet geschikt, en dat zal deze waarschijnlijk ook niet worden door gebrek aan ruimte en diepwaterkades – Kooyhaven is hiertoe niet geschikt. Tegelijkertijd liggen er uitdagingen. Port of Den Helder dient er naar te streven om analoog aan de haven van IJmuiden en Nedersaksen Ports fondsen aan te wenden ter versnelling van de havenuitbreiding – vooral in relatie tot de integrale bereikbaarheidsopgave die kaderuimte kan vrijspelen voor zowel de Marine als de offshore windenergie. Ons voorstel is om daarbij te richten op fondsverstrekking vanuit de Connecting Europe Facility. Zowel het TEN-T als het TEN-E



programma biedt hierbij kansen, mede ook gezien in het licht tot Militaire Mobiliteit. Het kunnen verbinden van de verschillende Europese opgaven (energiezekerheid, militaire mobiliteit) kan mogelijk versterkend werken. Europese support kan bovendien werken als een vliegwieleffect om partijen binnen het Maritiem Cluster (sneller) te laten bewegen.



6



6 Koninklijke Marine

6.1 Beschrijving

De budgetten voor de Koninklijke Marine zullen naar verwachting de komende jaren stijgen. In de meest recente begroting besteed Nederland 1,95% van de begroting aan Defensiegelden. Dit leidt tot hernieuwde investeringen in materieel en zo ook schepen voor de Koninklijke Marine in Den Helder. Hierdoor neemt na jaren van afname van activiteit in het militaire deel van de haven, de activiteit weer sterk toe. Dit staat op gespannen voet met de ambities voor het civiele deel. Een oplossing kan gevonden worden in het verplaatsen van de Moormanbrug en het verplaatsen van het Arsenaal richting de Kooyhaven. Hierdoor ontstaat aan de oostzijde van het Nieuwe Diep extra kaderuimte voor de Marine en kan het gebied ten zuidwesten van Moormanbrug ontwikkeld worden voor ondersteunende activiteiten t.b.v. Wind op Zee.

Rondom Den Helder komen bovendien een groot aantal opgaven samen die raken aan het terrein van de Koninklijke Marine. Het gaat bijvoorbeeld om dijkverzwaring om de zeespiegelstijging te kunnen absorberen. Het gaat om de bereikbaarheid van de veerboot naar Texel. Deze ontwikkelingen worden door de provincie Noord-Holland in samenwerking met de gemeente Den Helder en de Koninklijke Marine opgepakt in het Maritiem Cluster. In het Maritiem Cluster worden deze projecten integraal opgepakt.

6.2 Kansen voor Port of Den Helder

De voornaamste kans voor Port of Den Helder valt samen met het verplaatsen van de Moormanbrug in combinatie met het verplaatsen van het Arsenaal van de Koninklijke Marine richting Kooyhaven. Hierdoor kan meer kaderuimte gecreëerd worden, bereikbaar voor grote schepen, ten zuiden van de huidige brug, en worden grondverkoop/huurinkomsten gegenereerd op Kooyhaven.



7



7 Overslag naar zee- en binnenvaart

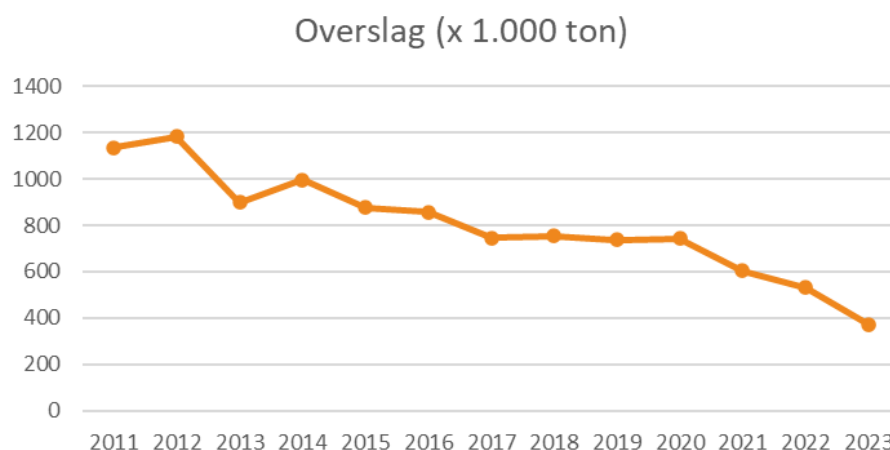
7.1 Beschrijving

De overslag van goederen in de haven van Den Helder blijft de laatste jaren dalen. In de periode tot en met september 2023 is de overslag in Den Helder, in vergelijking met voorgaande jaar, met 30% gedaald.

De daling doet zich voor in alle markten en treft zowel de aanvoer van diesel (t.b.v. levering aan zeeschepen) als het afvoeren van aardgascondensaat bij de NAM als de activiteiten van bij de loswal van Spaansen op Oostoever.

Recentelijk is de Betonmortelcentrale, het laatste bedrijf in de Industriehaven dat gebruik maakte van goederenvervoer over water, ontmanteld. Dat betekent dat er in de industriehaven van Den Helder geen enkel bedrijf meer actief gebruik maakt van het vervoer over water. Spaansen is weggetrokken, de betonmortelcentrale is weg. En deze bedrijven zijn niet naar Kooyhaven vertrokken. Daar is het nog altijd erg leeg. Wel zijn er ontwikkelingen. De Koninklijke Marine overweegt het Arsenaal, bestemd voor de interne logistiek, te verplaatsen van de huidige locatie aan het Nieuwe Diep naar Kooyhaven. Overige ontwikkelingen zijn nog altijd niet publiek. Wel wordt geschermd met intentieverklaring op 5 tot 7 ha grond van de haven (van de in totaal 19 ha uitgeefbaar terrein). Er is nog altijd interesse vanuit het brandstofdendepot van Avia Marees om te verhuizen vanuit Kolhorn naar de Kooyhaven. Echter, bestemmingsplanregels verhinderen vestiging van dergelijke bedrijven in de haven. Verder zijn geen specifieke geïnteresseerden bekend. Recentelijk heeft de buurgemeente Hollands Kroon afgezien van aankoop van gronden rondom de haven uit onzekerheid over de potentiële rol van het terrein bij de energietransitie.

Figuur 7 Overslag van en naar binnenvaart in Den Helder



Bron: Panteia o.b.v. IVS-Next gegevens

7.2 Kansen voor Port of Den Helder

Dit blijft naar verwachting een zeer kleine markt. Er is een Den Helder beperkte marktpotentie en deze zal zich vooral richten op de regionale overslag. Een bestemmingsplanwijziging bij Kooyhaven is een **essentiële randvoorwaarde** om de haven te laten functioneren waarvoor deze oorspronkelijk is aangelegd. Bedrijven van milieucategorie 4 en mogelijk zelfs 5 moeten de ruimte krijgen zich te kunnen vestigen. Hiermee kan de regio zich profileren als circulaire hub. Er liggen namelijk best kansen voor de aanvoer van bouwmaterialen, agrarische grondstoffen en schone brandstoffen naar de regio, en voor de afvoer van secundaire circulaire bouwmaterialen en landbouwproductie. Kooyhaven kan hiertoe benut worden, maar staat met de huidige bestemmingsplanregels dit niet toe. Zo lang dit niet opgelost wordt, lijken de perspectieven van grondverkoop of -verhuur op Kooyhaven zeer beperkt.





8

8 Reflectie van Panteia

8.1 Opvolging van de aanbevelingen uit het rapport 'de haven in de lichtenlijn'

Het onderzoek van Panteia van 2 jaar geleden bevatte een reeks aanbevelingen. Deze worden hier besproken en er wordt aangegeven of er (voldoende) actie is ondernomen op het gebied van de verschillende aanbevelingen.

Verplaatsing van de Moormanbrug

Een van de adviezen die werd gegeven is het verplaatsen van de Moormanbrug. Dit is nodig om meer ruimte vrij te maken in de haven. Er zijn nog geen concrete plannen voor het verplaatsen van de brug, maar er wordt over gesproken binnen het maritieme cluster. Gelet op de immer groter wordende ambitie voor wind op zee is het noodzakelijk dat alle stakeholders zich realiseren dat het 'window of opportunity' steeds kleiner begint te worden. Actie is noodzakelijk op korte termijn om Den Helder ook in de toekomst aantrekkelijk te houden als onderhoudshaven. Talmen met beslissingen over de toekomst van de Moormanbrug en daarmee de kades aan het zuidelijke gedeelte van het Nieuwe Diep, zal bedrijven terughoudend laten zijn over investeringen in Den Helder.

Oordeel: opgepakt, maar versnelling is nodig. Verken de mogelijkheden studies te doen in het kader van de Connecting Europe Facility, dit kan als een vliegwiel werken.

Servicelevel agreement

Daarnaast is er geadviseerd een servicelevel agreement af te sluiten over het beheer en onderhoud van de bruggen en kades die bedrijfsmatig niets toevoegen voor Port of Den Helder. Ons beeld is dat de handschoen door de gemeente en PoDH is opgepakt en dat de afspraken op dit moment goed zijn. We geven evenwel zeer graag mee dat in de huidige markt er sprake is van stevige prijsinflatie en dat geldelijke afspraken geïndexeerd moeten worden naar actuele kostenniveaus. Aannemers zijn schaars en materiaal is duur. We stellen voor om de bedragen in de SLA naar behoeven aan te passen opdat het noodzakelijk onderhoud (tijdig) wordt uitgevoerd. Voorkomen dient te worden dat achterstallig onderhoud gaat ontstaan door tekort aan middelen; het doorschuiven van onderhoud naar latere jaren gaat uiteindelijk geld meer kosten.

Oordeel: Dit is zeer goed opgepakt door gemeente en PoDH. We merken op dat het noodzakelijk is de afspraken in financiële zin jaarlijks te herzien, daarbij rekening houdende met sterke kostenstijgingen in de grond-, weg- en waterbouw. Pas een inflatiecorrectie toe.

Gronden PoDH onderbrengen in een ontwikkelmaatschappij.

Onze aanbeveling om de niet-strategische gronden van PoDH onder te brengen bij een ontwikkelmaatschappij is wel onderzocht, maar besloten is om hier geen uitvoering aan te geven. Gelet op de afspraken en de financiële injectie is Kooyhaven nu geen 'steen om de nek' van het havenbedrijf; de gronden zijn allemaal afgekocht en een liquiditeitstekort door noodzakelijke aankoop van gronden van de aannemer is niet

meer aannemelijk. Wij blijven evenwel van mening dat het exploiteren van een regionale binnenhaven niet *rendabel* te maken is voor een commercieel havenbedrijf en vinden dat een bestemmingsplanwijziging essentieel is om bedrijvigheid naar Kooyhaven te trekken. Gelet op de grote opgave van PoDH ten aanzien van Wind op Zee (kerncompetenties), leidt het moeten verkopen van gronden op PoDH (of Kooypunt) vooral af. Derhalve blijven wij van mening dat een andere partij dan PoDH idealiter aan de lat moet staan voor deze opgave. Echter, doordat het liquiditeitsdrukkende effect van het project is weggenomen, is de urgentie een heel stuk minder.

Oordeel: Niet opgepakt. Er ligt hier nog een complexe opgave met de naburige gemeente en omwonenden om een bestemmingsplanwijziging door te voeren. Urgentie om actie te ondernemen is minder.

Verbreiden aandeelhouderschap

Van de doelstelling om het Aandeelhouderschap uitbreiden is nog niets terug te zien. Naar onze mening is het oppakken van deze aanbeveling urgenter door de groter wordende industriële ruimteclaim op de Noordzee ten behoeve van Wind op Zee. Er zijn grote investeringen benodigd en meer partijen dienen een rol te pakken. Gelet op de opgave is (haven)samenwerking noodzakelijk. De betrokkenheid van Noord-Holland bij de haven van IJmuiden heeft geleid tot strategische investeringen in een studie naar de Energiehaven. De opgaven in Den Helder zijn zelfs complexer en provinciale verantwoordelijkheid kan helpen.

Oordeel: Nieuwe energie op benodigd.

Politiek bestuurlijke afstemming.

Een gesprek tussen aandeelhouder, RvC en directie met de raad, vindt inmiddels twee maal per jaar plaats. De kritieken hierop zijn positief en het leidt tot meer onderling begrip. De politiek is zich beter bewust van de grote opgaven waarvoor de haven staat in relatie tot 'de badkuip'.

Oordeel: Huidige energie vasthouden en continueren. Opgaven worden urgenter en de haven is gebaat bij politieke duidelijkheid. Tegelijkertijd is ook voor de gemeenteraad zicht op de actuele opgaven en uitdagingen noodzakelijk.

Havenvisie

Er is een havenvisie geschreven (horizon 2040) en er is een geactualiseerd bedrijfsplan 2023-2026 met een doorkijk naar 2030.

Oordeel: Dit is erg positief en zowel de havenvisie als het bedrijfsplan bieden concrete handvatten t.b.v. de korte en middellange termijn doelstellingen. Hieraan kunnen gemeenteraad, gemeente en PoDH zich committeren en verrassingen ten gevolge van een vergrote onderhoudsbehoefte of plotselinge investeringen zijn minder waarschijnlijk om op te treden. Hierdoor ontstaat duidelijkheid en bestuurlijke rust.

Ons advies is om per 2026 het bedrijfsplan te actualiseren richting 2030 met een doorkijk naar 2035. Wees daarbij wel oplettend: ontwikkelingen kunnen snel gaan en vooral bij duidelijkheid over de Moormanbrug kan actualisatie van m.n. het bedrijfsplan urgenter worden.

8.2 Reflectie op het bedrijfsplan PoDH 2023-2026

Port of Den Helder zet sterk in op het aantrekken van partijen die zich richten op het onderhouden van windparken op zee. Men is zich bewust van het feit dat dit extra ruimte vergt in de haven. Hiertoe acteert men in het Maritiem Cluster, ze geven aan hierin een pro-actieve rol te spelen. De toenemende ruimtevraag vanuit de Koninklijke Marine wordt als een aandachtspunt gezien.

In het bedrijfsplan wordt veel aandacht geschonken aan het aantrekken van bedrijvigheid richting de Kooyhaven. Deze haven is nu nog vrijwel leeg. Port of Den Helder geeft aan dat diverse partijen geïnteresseerd zijn zich te vestigen. De milieucategorie van het bedrijventerrein is en blijft een struikelblok en dit dient aangepast te worden in het bestemmingsplan. Men is hierover in gesprek met bewoners, maar dit heeft nog tot te beperkte resultaten geleid. Ook willen ze meer grondgebied rondom de Kooyhaven realiseren. De vraag is of hier echter behoefte aan is.

Port of Den Helder heeft de ambitie om een energiehub te gaan worden. De kansen op de korte termijn lijken hiertoe echter beperkt. Het aanlanden van stroom nabij Den Helder zal op de korte termijn niet gebeuren; dit gebeurt bij de grotere industrieclusters. Men zet in op waterstof maar de kansen tot 2030 lijken beperkt. De ontwikkelingen gaan langzaam. Op lange termijn zijn er eventueel mogelijkheden, maar dat is nog erg onzeker op het moment. Ook de waterstof zal initieel aanlanden bij de industrieclusters, maar op langere termijn kan de bestaande gasinfra bij Den Helder wel tot kansen leiden.

Het bedrijfsplan gaat in op het verdwijnen van de visserij-activiteiten rondom Port of Den Helder. Dit heeft grote impact op zowel de civiele als het militaire deel van de haven. Dit vraagstuk dient te worden geadresseerd in het Maritiem Cluster. Het is zowel een kans als een bedreiging en een goede visie van Port of Den Helder op integrale oplossingsrichtingen kan helpen in de toekomst meer ruimte te creëren t.b.v. ondersteunende activiteiten rondom Wind op Zee.

8.3 Reflectie op de Havenvisie Den Helder

De gemeentelijke havenvisie heeft als zichtjaar 2040. Het vertrekpunt was de recente ontwikkelingen t.a.v. het Maritiem Cluster, waarin de gemeente samen met o.a. de Koninklijke Marine en Provincie Noord-Holland werkt een toekomstbestendige haven voor zowel civiel als militair gebruik.

De havenvisie anticipeert op een sterke afname van olie- en gaswinning in de Noordzee. Daarom benadrukt de visie het belang van het inspelen op relevante ontwikkelingen in de energietransitie. Den Helder wordt momenteel beschouwd als een belangrijke aanlandplaats voor Noordzeegas, en in de toekomst wordt de stad gepositioneerd voor de aanlanding van elektriciteit en waterstof. Deze kansen worden echter vooral op langere termijn verwacht. Bovendien ziet de visie Den Helder als ideaal gelegen om de beveiliging van cruciale energie-infrastructuur in de Noordzee te organiseren, wat een creatieve en actuele reactie is op nieuwe dreigingen.

De gemeentelijke havenvisie voor Den Helder in 2040 legt de nadruk op de strategische rol die de stad kan spelen in de toekomst als een centrum voor de offshore-industrie en als aanlandplaats voor hernieuwbare energie. Hierbij ligt de focus op wind op zee en de mogelijkheden voor waterstof als alternatieve energiebronnen. De visie benadrukt de verwachte transformatie van de offshore-sector van olie en gas naar elektriciteit en waterstof, de havenvisie geeft aan dat de rol van de haven van Den Helder aanzienlijk zal vergroten. Wij zijn van mening dat de betekenis van Den Helder niet vergroot wordt door deze ontwikkeling, maar dat de hoeveelheid windparken op zee zodanig is dat alle havens nodig zijn. Den Helder kan zich daardoor positioneren voor windparken in het noordwestelijke deel van de Noordzee, maar zal anders dan nu veel minder onderscheidend kunnen zijn in de dienstverlening in vergelijking met andere havens.

De energietransitie vereist aanzienlijke extra fysieke ruimte. De visie benadrukt het belang van duurzame oplossingen voor de bereikbaarheid van Den Helder, de TESO, en de Koninklijke Marine, met aanvullende uitdagingen in verband met de stijgende zeespiegel. Om de ambitie van de stad te verwezenlijken, is de creatie van extra fysieke ruimte in de haven essentieel. Dit omvat de ontwikkeling van het Maritiem Cluster, de uitbreiding van kades en haventerreinen, en de verbetering van verbindingen. Civiel-Militaire Samenwerking en aanpassingen aan de zeekering spelen een cruciale rol bij het realiseren van deze plannen.





9 Aanbevelingen voor de gemeenteraad

Wij willen aan de gemeenteraad meegeven dat er een goede toekomst lonkt voor PoDH – zelfs nog gunstiger als geschetst in het eerdere rapport. Daarmee verbetert niet het toekomstperspectief an sich, maar wel de kans/waarschijnlijkheid.

Houd als gemeenteraad echter in gedachte dat we nu in de transitie zitten ('de badkuip' en dat ontwikkelingen langzaam gaan).

Onderstaand onze aanbevelingen aan de gemeenteraad.

- **Aanbeveling 1: Ruimte aan het Nieuwe Diep is nodig voor alle ontwikkelingen, en de bal ligt hiervoor grotendeels bij de gemeente**
De gemeenteraad moet zich bewust zijn van het feit dat er ten behoeve van de geschetste ontwikkelingen er een grote ruimtevraag (transitie-opgave!) rondom het Nieuwe Diep gelegen is. Kades dienen aangepast te worden om de onderhoudsopgave van toekomstige windparken op de Noordzee te accommoderen. Dit kan leiden tot grote investeringen. Probeer duidelijkheid te verkrijgen over de omvang van de investeringen en mogelijke dekking voor de investeringen wanneer deze zich voordoen.
- **Aanbeveling 2: Blijf actief in Maritiem cluster en probeer te versnellen**
De gemeenteraad moet zich bewust zijn van het feit dat de ruimtelijke opgave rondom de haven van Den Helder uiterst complex is. Het vergt veel van de betrokken partijen – gemeente, provincie, Koninklijke Marine, en het Hoogheemraadschap. Een win-win oplossing voor alle partijen lijkt mogelijk. Breng als gemeenteraad in dat versnelling gelet op de kansen die zich aandienen noodzakelijk is en onderzoek de kansen om een collectieve CEF-subsidieaanvraag voor een integrale studie in te dienen.
- **Aanbeveling 3: Verplaatsing Moormanbrug is essentieel**
De sleutel voor de ruimtevraag lijkt deels te liggen bij de Moormanbrug. Het zuidelijke deel van het Nieuwe Diep is niet te benutten voor zowel potentiële klanten van PoDH als de Koninklijke Marine. Deze aanbeveling valt samen met aanbeveling 2 en dient integraal bekeken te worden.
- **Aanbeveling 4: Arsenaal naar Kooyhaven**
Het logistieke centrum van de Marine, het Arsenaal, ligt nu met de rug naar het Nieuwe Diep. De kaderuimte kan doordoor eigenlijk niet benut worden. Een verplaatsing van het Arsenaal richting Kooyhaven kan helpen om essentiële ruimte te scheppen in de haven voor zowel de Koninklijke Marine als PoDH.
- **Aanbeveling 5: Blijf kritisch op waterstof, vermogen tot geld verdienen door PoDH is twijfelachtig**
Er heerst nog altijd een optimistisch beeld rondom de kansen die gaan ontstaan voor groene waterstof. Wij adviseren de gemeenteraad kritisch te zijn op deze kansen. Het verdienvermogen voor de waterstofindustrie is voor PoDH waarschijnlijk gering. In en nabij Den Helder is weinig industrie die gebruik kan maken van waterstof. Het doorvoeren van waterstof heeft waarschijnlijk op de langere termijn potentie, maar leidt tot substantiële werkzaamheden en bijbehorende overlast voor burgers tegen weinig lokale economische spin-off.

- **Aanbeveling 6: Lobby als regio voor aansluiting bij het Just Transition Fund**
*Het Just Transition Fund van de Europese Commissie is een Europees fonds dat regio's en mensen ondersteunt die het meeste last hebben van de negatieve gevolgen van de transitie naar een klimaatneutraal Europa. Het fonds financiert diversificatie en modernisering van de plaatselijke economie en verzacht de negatieve gevolgen voor werkgelegenheid. Er is in totaal € 19,32 miljard beschikbaar, en € 623 miljoen gaat naar Nederlandse regio's. De Kop van Noord-Holland is hierbij **niet aangesloten** en maakt momenteel **geen aanspraak op deze gelden**. Juist rondom Den Helder dienen zich grote kansen voor en de regio heeft momenteel duidelijk een 'fossiel' karakter. Lobby op landelijk niveau voor aansluiting zodat extra projectfondsen ter beschikking komen aan partijen in de regio.*

Eindnoten

- ⁱ Programma Noordzee 2022-2027
- ⁱⁱ NAM wijzigt structuur om op termijn kleine velden te kunnen verkopen: <https://www.nam.nl/nieuws/2021/nam-wijzigt-structuur-om-op-termijn-kleine-velden-te-kunnen-verkopen.html>
- ⁱⁱⁱ Programma Noordzee 2022-2027
- ^{iv} Programma Noordzee 2022-2027, *Rijksoverheid*
- ^v Eerste echte veiling voor de bouw van wind op zee (Juli, 2023) *SEFE*, <https://energie.nl/energie-artikel/40104026/ijmuiden-ver-4-qw-in-eeen-aanbesteding-zonder-veiling>
- ^{vi} Wind oogsten in tijden van storm (september, 2023) *Volkskrant*, <https://krant.volkskrant.nl/titles/volkskrant/7929/publications/1989/pages/46/articles/1903746/46/1>
- ^{vii} Port of Den Helder: Onderzoek naar visie, structuur, personeel, financiën en marketing. (2022), *Panteia*
- ^{viii} TNO over waterstof <https://www.tno.nl/nl/duurzaam/co2-neutrale-industrie/schone-waterstofproductie/15-dingen-die-je-moet-weten-waterstof/#h5f8dfd05-834d-4082-89de-5bccb45942a4>
- ^{ix} Noordzee Programma 2022-2027
- ^x Gasunie aanpassen leidingen: <https://www.gasunie.nl/projecten/waterstofnetwerk-nederland>
- ^{xi} Ontwerpprogramma Energiehoofdstructuur (Juli,2023), *Rijksoverheid*, <https://open.overheid.nl/documenten/b788594f-1818-414a-9861-fe509161d1ea/file>
- ^{xii} Ontwerpprogramma Energiehoofdstructuur (Juli,2023), *Rijksoverheid*, <https://open.overheid.nl/documenten/b788594f-1818-414a-9861-fe509161d1ea/file>
- ^{xiii} Groene waterstof uit zeewater dankzij unieke proef, *TNO*, <https://www.tno.nl/nl/duurzaam/co2-neutrale-industrie/schone-waterstofproductie/groene-waterstof-zeewater/>
- ^{xiv} <https://www.offshore-energy.biz/princess-royal-unveils-420-million-aberdeen-port-expansion/>
- ^{xv} <https://www.arabnews.com/node/1943936/business-economy>
- ^{xvi} <https://www.business-live.co.uk/ports-logistics/50m-bid-help-port-capitalise-19269460>
- ^{xvii} <https://www.groningen-seaports.com/en/nieuws/unique-port-collaboration-to-help-solve-capacity-issues-for-european-offshore-wind/>
- ^{xviii} <https://www.offshore-energy.biz/port-of-esbjerg-lines-up-eur-780-million-investment-in-offshore-wind-turbine-production-facilities/>
- ^{xix} <https://www.reuters.com/business/sustainable-business/energy-firms-bet-big-german-port-clean-energy-hub-2023-04-06/>
- ^{xx} <https://www.heavyliftpi.com/sectors/lower-saxony-seaports-ready-for-wind-energy-expansion/22480.article>
- ^{xxi} https://www.noord-holland.nl/Actueel/Archief/2023/Juni_2023/2_miljoen_Europese_subsidie_voor_studiefase_Energiehaven_IJmuiden