

# Rules of the Institutional Analysis and Development framework which enable or constrain horizontal coordination: A Kooyhaven case study.

Niels de Vries, s2545179



*Figure 1, Kooyhaven (Regio Noordkop, 2020)*

## Abstract

The new addition to the harbour of Den Helder, the Kooyhaven, has been empty since the harbour was finalized in 2017. Until this day, no businesses have settled. Several actors are involved in the planning and implementation phase of the project. However, the actors are in disagreement over the restrictions of the planning area. More effective horizontal coordination seems crucial to change the success of Kooyhaven. Using the Institutional Analysis and Development framework of Ostrom (2005), this study aims to identify how the rules defined by Ostrom (2005), enable or constrain horizontal coordination at the planning and implementation level. This is done through an analysis of the project Kooyhaven. To give a good answer, first, the prerequisites of horizontal coordination were identified: shared goal, collaboration and the absence of hierarchical control. Results show that all these prerequisites are only partly being fulfilled in the case of Kooyhaven. Furthermore, the result show that boundary rules, position rules, information rules and pay-off rules enable or constrain the prerequisites of horizontal coordination. Therefore, these rules also affect horizontal coordination at Kooyhaven. Gaining even more insight into how the rules of the Institutional Analysis and Development framework and other factors affect horizontal coordination can even strengthen the knowledge of effective horizontal coordination.

## Table of Contents

1. Introduction .....	4
1.1. Background to the case.....	4
1.2. Relevance .....	6
1.3. Research Problem .....	6
1.4. Structure of the thesis .....	7
2. Theoretical Framework.....	8
2.1. Horizontal Coordination.....	8
2.1.1. Shared Goal.....	8
2.1.2. Collaboration.....	8
2.1.3. The absence of hierarchical control.....	9
2.2. Planning and implementation phase .....	9
2.3. The Institutional Analysis and Development Framework.....	9
2.4. Conceptual model.....	11
3. Methodology.....	12
3.1 Case study selection.....	12
3.2 Selection of methods .....	12
3.3 Research strategy.....	12
3.4 Data analysis .....	13
3.5. Ethical considerations .....	13
4. Results.....	14
4.1.1. Shared goal .....	14
4.1.2. Collaboration.....	15
4.1.3. Hierarchical Control .....	15
4.1.4. Horizontal coordination at Kooyhaven .....	16
4.2. Rules that enable or constrain the prerequisites of horizontal coordination .....	16
4.2.1. Rules that enable or constrain a shared goal.....	16
4.2.2. Rules that enable or constrain collaboration.....	16
4.2.3. Rules that enable or constrain the absence of hierarchical control.....	17
5. Conclusions, recommendation, & reflection .....	19
5.1. Conclusion.....	19
5.2. Recommendations .....	20
5.3. Reflection .....	20
5.4. Personal Reflection .....	20
6. References .....	21
7. Appendix .....	22

# 1. Introduction

## 1.1. Background to the case

In the Dutch tv-show 'Kanniewaarzijn' there is a segment called 'wasted money'. This segment looks at large projects that waste money because of planning failures. In the episode of the fourth of December 2018, they touch upon the Port of Den Helder, which built a new harbour: the Kooyhaven. Kooyhaven was completed in 2017 (Den Helder Actueel, 2019). The harbour, is located at the border of municipality Hollands Kroon (Figure 2). It was a risky project, which, according to the segment of 'Kanniewaarzijn' (2018), failed because the harbour was arguably not dug out deep enough. That it was a risky plan, is already shown in a 2009 news article, which states that Royal Haskonig had advised the province not to put any money into the project due to "risks being too high and because the Kooyhaven leads to little extra employment opportunities" (Noord Hollands Dagblad, 2009). 'Kanniewaarzijn' showed empty quays, demonstrating that indeed no businesses had settled in the harbour Kooyhaven while roughly 14 million euros had already been invested (Kanniewaarzijn, 2018).

Even today, the harbour is hardly to be called a success, whilst still no businesses have settled at Kooyhaven (Noord Hollands Dagblad, 2020). The lack of businesses settling is, in contrast to what the segment of 'Kanniewaarzijn' (2018) argues, not due to the harbour not being deep enough. The province stated that the depth of the harbour is the same as the channel leading to the harbour (Noord Hollands Dagblad, 2018). The director of Port of Den Helder, Jacoba Bolderheij, states that there are three candidates that wish to settle in Kooyhaven (Noord Hollands Dagblad, 2020). However, a covenant made with citizens surrounding the area of Kooyhaven and the municipality of Hollands Kroon results in constraints for businesses to settle at Kooyhaven (Regio Noordkop, 2020). Therefore, it is hard for the several actors involved, to create a success of project Kooyhaven (Regio Noordkop, 2020).

The actors that are involved to create this success are not always in line with each other. First, there are the municipalities; Den Helder, which initiated the harbour; and Hollands Kroon, the municipality in which Kooyhaven is located. Together with the Port of Den Helder, these actors want to change some agreements made in the covenant (Regio Noordkop, 2020). Furthermore, Avia Marees, a business who shows interest in settling at Kooyhaven, could benefit from a change in this covenant. However, the citizens, who form a citizen committee, do not see a need for changing this covenant (Regio Noordkop, 2020).

More effective *horizontal coordination* between the actors involved would be thus required to find solutions for success, which requires actors to work together (Kraak, 2011). Horizontal coordination is especially important during the planning and implementation phase, since it is those phases that involve making deals and negotiating with several actors involved (Hijdra et. al, 2015). Therefore, this study focusses on these phases.



Figure 2 Location of Kooyhaven (Made in ArcGIS, 2021)

## 1.2. Relevance

To have a more effective use of horizontal coordination, enabling and constraining factors on horizontal coordination should be identified. Especially during the planning and implementation phase, since horizontal coordination is crucial in these phases. This is also concluded by a study of Hijdra et. al. (2015), which states that “further analysis of incentives and frictions in horizontal coordination, specifically at the planning and implementation level would (...) be helpful”. Therefore, this study aims to continue on their findings by analysing what enables and constrains horizontal coordination at Kooyhaven.

For analytical purpose, this study uses the Institutional Analysis and Development (IAD) framework of Ostrom (Ostrom, 2005), since it is “a useful framework for analysis of multi-actor settings with a somewhat different perspective” (Hijdra et. al. 2015). Kooyhaven also has a multi-actor setting in which actors have different perspectives. The IAD framework focusses on rules associated with action situations (Hijdra et. al. 2015). These rules are used by actors to order their relationship (Ostrom, 2005). Hijdra et. al. (2015) expected that an in-depth analysis of rules around an action situation “could reveal specific opportunities and obstacles for an inclusive approach”. Similar to Hijdra et. al. (2015), this study uses the proposed in-depth analysis of the rules around the project of Kooyhaven during the planning and implementation phase, to reveal how these rules enable or constrain horizontal coordination.

## 1.3. Research Problem

This study aims to identify how the rules defined by Ostrom (2005), enable or constrain horizontal coordination at the planning and implementation level. This could be helpful to create more effective horizontal coordination at Kooyhaven, which is required to find solutions for success (Kraak, 2011). This success is now lacking at Kooyhaven, since no businesses have settled at the harbour and thus no profit has been made (Regio Noordkop, 2020). The in-depth analysis of the rules defined by Ostrom (2005) is done through interviews with representatives of the actors involved during the planning and implementation phase of Kooyhaven. These interviews are used to identify how the rules identified by Ostrom (2005) enable or constrain horizontal coordination. The main question of this study, which the in-depth analysis through these interviews should help to answer is:

*‘Which rules of the IAD framework enable and constrain horizontal coordination during the planning and implementation phase of Kooyhaven?’*

This study attempts to answer this question through the following sub questions:

1. ‘What are the prerequisites for horizontal coordination?’, which is discussed in the theoretical framework.
2. ‘To what extent are the prerequisites for horizontal coordination fulfilled in the project of Kooyhaven during the planning and implementation phase?’
3. ‘Which rules as defined by Ostrom (2005) enable or constrain the prerequisites for horizontal coordination at Kooyhaven?’

Using these sub questions, it is attempted to give a conclusion to the main question.

#### 1.4. Structure of the thesis

After this section, first the theoretical framework will be explained in chapter 2. This will consist of an explanation of theories used. First it is explained how horizontal coordination is seen in this study and three prerequisites for horizontal coordination are identified. Thereafter, a small explanation of these three prerequisites is given. Furthermore, it is explained how the Institutional Analysis and Development (IAD) framework is being used in analysing each prerequisite. Next, a conceptual model is given to visualise the relation between horizontal coordination, the three prerequisites and the rules defined in the IAD framework that enable or constrain these prerequisites. This will be followed by explaining the methods used for this study in chapter 3 accompanied by an explanation of how the rules of the IAD framework are coded for data analysis. Thereafter, in chapter 4, the results of the data analysis will be explained and the second and third sub question are answered. At last, in chapter 5, conclusions will be drawn and some recommendations and reflections will be given.

## 2. Theoretical Framework

This section first attempts to shed more light on what horizontal coordination is and subsequently discusses three prerequisites for horizontal coordination found in this study (2.1). Thereafter, a small explanation of why horizontal coordination is crucial during the planning and implementation phase is given (2.2). Next, an outline of the framework being used for data analysis; the Institutional Analysis and Development (IAD) framework of Ostrom (2.3). This will contain an explanation of the rules used in that framework, accompanied by an explanation as to what an action situation is. There, the action situation of the case is defined. Finally, a conceptual model will be given, which visualises the main aim of this study being on how the rules of the IAD framework enable or constrain the prerequisites of horizontal coordination.

### 2.1. Horizontal Coordination

In the case of Kooyhaven, the involvement of several actors requires horizontal coordination in which actors have to collaborate. Bakvis & Juillet (2004, through Kraak, 2011) define horizontal coordination as “the management of a set of activities between two or more organisational units (...), ‘where the units in question do not have hierarchical control over each other and where the aim is to generate outcomes that can not be achieved by units working in isolation’ of each other”. This study refers to organisational units as actors. The definition of Bakvis and Juillet (2004, through Kraak, 2011) shows that actors that engage in horizontal coordination should not have hierarchical control over each other. Furthermore, it shows that collaboration is crucial for horizontal coordination. Bourgault & Smits (2014) support this by stating that the mechanism of horizontal coordination is tied to cooperative work. Furthermore, they state that horizontal coordination is also “associated with a certain scope of ambition”, which points out that a shared goal is also an important factor in horizontal coordination. So horizontal coordination consists of actors collaborating on a shared goal without having hierarchical control over each other.

This answers the first sub question of this study: ‘What are the prerequisites for horizontal coordination?’. The prerequisites for horizontal coordination identified in this study are: shared goal, collaboration and the absence of hierarchical control. Next, these prerequisites of horizontal coordination will be explained shortly.

#### 2.1.1. Shared Goal

To have a shared goal, means that all actors share an intention of a desired result. A function of this shared intention is to coordinate actions towards a goal (Bratman, 1993, p. 99). Bratman points out that having the same goals does not mean the intention is shared, for it could also be that other actors are unaware of the others’ intentions (Bratman, 1993, p98). Therefore, to have a shared goal does not only mean that different actors want the same desired result. This desired result should also be coordinated between all actors. Within this case study, all interviewed actors have been asked what their goal is. These goals are then compared and also, whether these goals are coordinated with each other. This will show if actors indeed share an intention of a desired result and thus have a shared goal. Furthermore, it will be analysed if the rules associated with the action situation (Ostrom, 2005) enable or constrain having a shared goal. This will be done through an in-depth analysis of these rules.

#### 2.1.2. Collaboration

To see if collaboration takes place, this study analyses if actors work together. Collaboration can be seen as a process in which various actors search for solutions to a problem (Register, 1991). It is a process where actors are brought together in a constructive way (Register, 1991). In this process they have to find these solutions by working together. To determine if collaboration takes place in



Kooyhaven, this study aims to analyse if actors work together in a constructive way. It is looked if they actually got together and how they worked together. This is done through an in-depth analysis of the interviews which can also show how the rules identified by Ostrom (2005) enable or constrain collaboration.

### 2.1.3. The absence of hierarchical control

Having no hierarchical control means that no actor takes the lead and has a relative status of authority. A hierarchical relationship is “a relationship where one unit tends to take the lead and predominate in the relationship” (Bakvis & Juillet, 2004, p.20). Part of this study aims to analyse if actors have authority over other actors and whether this authority gives actors control over other actors. Again, by an in-depth analysis of the rules of Ostrom (2005), it is expected to find how these rules enable or constrain the absence of hierarchical control.

## 2.2. Planning and implementation phase

This study focusses on the planning and implementation phase, since horizontal coordination is crucial for success in these phases of a project like Kooyhaven. It is in the planning “phase that a variety of deals have to be made with local stakeholders, regulatory bodies, municipalities and other independent democratic entities” (Hijdra et. al. 2015). Next to the planning phase, the focus of this study is on the implementation phase, since this “phase involves a lot of local work to prepare a project, negotiate a variety of issues with local stakeholders, prepare the bidding process, contract a construction company and manage construction” (Hijdra et. al. 2015). It is in these phases that horizontal coordination between actors is crucial. Therefore, this study focusses on these two phases

## 2.3. The Institutional Analysis and Development Framework

By analysing the rules around the action situation of Kooyhaven, it can be revealed how these rules enable or constrain horizontal coordination. These rules are a factor that affect the structure of an action situation and are used by participants of this action situation to order their relationship (Kiser and Ostrom, 1982, through Ostrom, 2005, p. 15). Therefore, analysing these rules can be used to reveal whether the structure of the action situation is horizontally coordinated. Furthermore, a more in-depth analysis can reveal how these rules enable or constrain horizontal coordination within the action situation. Thus, it is important to define action situation of Kooyhaven within the scope of this study.

The action situation in this study is defined as the space in which the actors involved operate in the project Kooyhaven during the planning and implementation phase. An action situation is the space in which actors with diverse preferences interact, solve problems or dominate one another (Ostrom, 2005, p14). The space this study focusses on in the project Kooyhaven, is the space in which actors involved during the planning and implementation phase operate. This space consists of seven variables, shown in figure 3 (Ostrom, 2005):

1. Participants/actors involved
2. The positions assigned to the participants
3. The actions assigned to these positions
4. The potential outcomes of these actions
5. The control over the potential outcomes
6. The information available
7. The costs and benefits of potential outcomes

The rules, which are also shown in Figure 3, affect these seven variables. There are seven types of rules:

1. Boundary rules: specify how participants enter or leave positions.
  2. Position rules: specify a set of positions and how many actors hold each one.
  3. Authority/Choice rules: specify which set of actions is assigned to which position.
  4. Scope rules: specify a set of outcomes.
  5. Aggregation rules: specify the transformation function from actions to intermediate or final outcomes.
  6. Information rules: specify the information available to each position.
  7. Payoff rules: specify how benefits and costs are required, permitted or forbidden to players.
- (McGinnis, 2011)

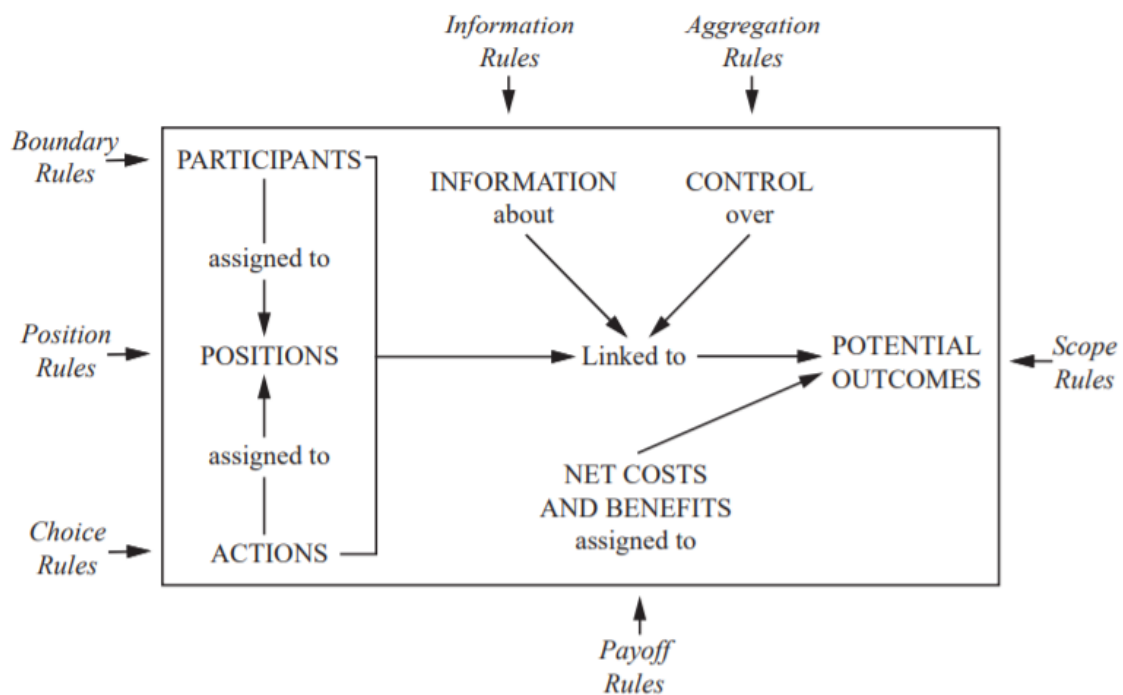
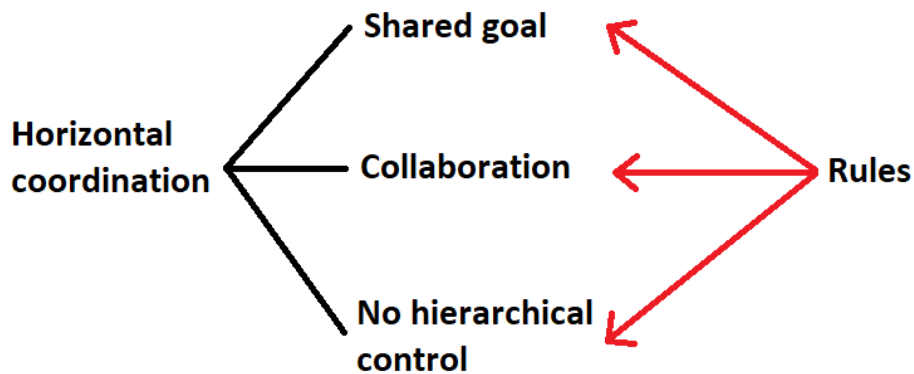


Figure 3, Rules affecting the action situation (Ostrom, 2005)

These seven types of rules are used by the actors to order their relationships within an action situation (Kiser and Ostrom, 1982, through Ostrom, 2005, p. 15). Therefore, these rules affect the possibilities for horizontal coordination. Furthermore, it is expected that an in-depth analysis of these rules within the project Kooyhaven during the planning and implementation phase, reveal how these rules enable or constrain horizontal coordination.

## 2.4. Conceptual model

In this conceptual model, it is shown that it is expected that the rules affecting the action situation as defined by Ostrom (2005), enable or constrain having a shared goal, the existence of collaboration and the absence of hierarchical control. As explained before, these are the prerequisites in which horizontal coordination occurs, which is also shown in the model. This is represented by the black lines. The red arrows represent how the rules enable or constrain the fulfilment of the prerequisites.



*Figure 4, Conceptual Model of rules enabling or constraining horizontal coordination*

By analysing the rules defined by Ostrom, it is expected that more insight would be gained in how these rules enable or constrain horizontal coordination in the project of Kooyhaven.

## 3. Methodology

### 3.1 Case study selection

In order to identify the rules that enable or constrain horizontal coordination during the planning and implementation phase of Kooyhaven, a case study design has been chosen. The case of Kooyhaven was selected, since several actors have been involved and because horizontal coordination between these actors would be required to find solutions for success, in this case the attraction of businesses (Kraak, 2011). Therefore, it is interesting to see what enables or constrains horizontal coordination in the project Kooyhaven. The study uses the rules from the IAD framework from Ostrom (2005), since these rules are used by actors to order their relationship and are therefore useful to analyse to what extent this relationship is horizontal.

### 3.2 Selection of methods

As the main question focuses on the identification of the rules enabling/constraining horizontal coordination, this study has an explorative nature. Since the identification of these rules requires in-depth knowledge and understanding about how actors perceive their relationships with each other, a qualitative research design is most suitable (Clifford et. al., 2010, p. 9).

Considering that in-depth knowledge about how actors perceive their relationships is with others, data is collected through semi-structured interviews. Such interviews have structured questions but ensure flexibility in questioning (Dunn 2005 p. 80 through Clifford et. al., 2010, p. 105). This flexibility gives the interviewer the possibility to ask follow-up questions through which interviewees can share their own experiences.

The structured character of the interview ensures that the information that is needed to identify the rules enabling/constraining horizontal coordination will be collected. The possibility to ask follow-up questions is beneficial to gain a deeper understanding about the interactions and relationships between actors in the Kooyhaven project.

The structured questions are therefore based on the seven rules of the IAD framework, which amount to seven questions per interview. Follow-up questions are asked to provide a deeper understanding of how actors perceive their relationship and to give interviewees the possibility to share their own experiences. In order to make the question understandable for each interviewee, the questions have been adjusted for each interview. All interviews, including interview questions can be found in the Appendix.

### 3.3 Research strategy

The interviewees were chosen through a preliminary research. In this preliminary research, the following selection criteria were applied to identify suitable interviewees:

1. Actors were involved during the planning and implementation phase of Kooyhaven
2. Actors were involved in the negotiations taking place during this phase OR show interest of settling in the harbour.

These criteria lead to the following actors to be interviewed: municipalities Den Helder and Hollands Kroon, the Port of Den Helder, the citizen committee and a business who showed interest in settling. These were representatives of the actors most involved during the planning and implementation phase of project Kooyhaven and were asked for an interview by email. Table 1 provides more information regarding the conducted interviews.

Actor	Date	Location	Duration
Den Helder (interviewee 1)	04-23-2021	Google Meets	26.48 min.
Hollands Kroon (interviewee 2 & 3)	04-21-2021	Google Meets	35.09 min.
Port of Den Helder (interviewee 4)	05-05-2021	Google Meets	35.55 min.
Citizen Committee (interviewee 5)	04-27-2021	Google Meets	38.45 min
Avia Marees (interviewee 6)	04-23-2021	Google Meets	43.20 min

Table 1, Information regarding interviews

### 3.4 Data analysis

The coding process of the interviews is done through a deductive approach. First, all interviews are transcribed in Microsoft Word. Then, the rules of the IAD framework each gets a colour assigned and comments in the interviews are highlighted using the colour of the matching rule. For example, information rules are given a blue colour. Upon the question, ‘which information is shared with you?’, interviewee 5 replied: “Well, actually everything”, which is highlighted with the same blue colour. However, interviewee 5 also stated that “they only had two conversations (...) so not much information was available”, which is also highlighted blue.

The highlighted comments were subsequently summarised and put in a table (see Appendix, table 1). The overview is meant to compare answers between the actors to identify if the perceived rules of actors are aligned in order to find out if a rule enables or constrains horizontal coordination. For instance, under interviewee 5 (citizen committee) and next to information rules, it states that all information was shared with citizens but not often. Then, this is compared with other actors, some of which also state that all information is shared, to see if the perceived rules are aligned. Table 1 of the Appendix is in more detail discussed in the result section.

### 3.5. Ethical considerations

All interviewed parties agreed with an interview via email. Therefore, a separate consent form was not deemed necessary. Since there is no consent form signed, no interviewee will be called by name and their functions have been left out of this study. Names and functions are known by the author of this study, but are not disclosed. All parties did agree with being recorded over Google Meets, after which recording started. During the recording, all parties again agreed with being recorded. They also agreed with the interviews being transcribed. Furthermore, all parties agreed that the interview is solely used for this Bachelor Thesis. All parties did agree with handing over the final result of the thesis to all interviewees. For this, full transcripts will be left out, but can be given to interviewed parties on request.

## 4. Results

In the theoretical framework, three prerequisites of horizontal coordination were identified: shared goal, collaboration and no hierarchical control. To answer the second sub question, it will be assessed whether each individual prerequisite is being fulfilled at the project Kooyhaven (4.1). Table 1 in the appendix, which is a result of coding the interviews, together with further in-depth information from the interviews, are used to identify if these prerequisites are being fulfilled. Next, to answer the third sub question, the study looks at all prerequisites individually and at how the rules of Ostrom enable or constrain these prerequisites (4.2).

### 4.1.1. Shared goal

Through analysing the interviews, it can be identified if the goals of the actors are the same. Although not all goals directly align, all actors want to make a success out of Kooyhaven. The municipalities Den Helder and Hollands Kroon, and Port of Den Helder (PoDH) all share similar goals: an expansion of the harbour. However, the underlying goal is somewhat different. Hollands Kroon and Den Helder see the project as part of a wider plan, 'De Kop Werkt': "broadening and deepening of the economic structure" (interviewee 2). Both actors see the harbour as part of the expansion of the economic structure within the region Noord-Holland-Noord. Furthermore, Den Helder sees the Kooyhaven as an expansion of the main harbour, which has a lack of space, and as a "greeting card for Den Helder" (interviewee 1). The goal of PoDH is more focussed on exploitation. The first plan, which is also supported in the wider plan of the region, was to create a logistical hub, serving the main harbour (interviewee 4). According to interviewee 4, this was "a nice way for exploitation". However, the exploitation prognosis, did not come true due to a downward spiral in the oil and gas market, as the initial plans of Kooyhaven were founded on the assumption that these markets would keep pace. Now PoDH looks into other ways for exploitation, with finding businesses to settle as main goal. One lead is creating a hydrogen tank station and another is Avia Marees. Avia Marees is an oil company which is interested in settling in Kooyhaven since around 2018, when regulations changed the way they could operate at their current location. Due to their interest, they are also an actor within this study. Their goal is mainly relocation to a place where they can undertake their activities, but also expand these activities. For the last actor, the citizen committee existing of citizens surrounding the area, the main goal is to place "an as friendly industry area as possible, without being 'the drain of' Den Helder" (interviewee 5). They can see the need for expansion, but they do not want to have a lot of nuisance coming from the area. So the actors all share the goal of wanting to make a success out of Kooyhaven. However, some actors have also a somewhat different goal.

Furthermore, the municipalities, PoDH and Avia Marees share another goal: to have less restrictions in the area. This is due to the harbour not being attractive for businesses to settle due to these restrictions. These actors all see the need for relieving restrictions so businesses can be attracted. Also interviewee 5 (2021) of the citizen committee says they are willing to continue the conversation, although they want to know who settles, where and what it is about. They do not want the restrictions being relieved completely, since it might attract businesses they feel "everyone wants to get rid of". Interviewee 5 thinks of for instance a landfill, but also points to Avia Marees. Mainly due to worries that other unwanted businesses can settle more easily if restrictions are relieved.

To sum up, the goal of the municipalities is the expansion of the economic structure of the region. The goal of PoDH is exploitation of the harbour. The goal of Avia Marees is to relocate and expand their activities and the goal of the citizen committee is to have as little nuisance as possible. To reach these goals, the municipalities, PoDH and Avia Marees want to relieve some restrictions, mainly

concerning the covenant. The citizen committee is willing to continue the conversation, however, they seem not in favour of Avia Marees settling, since they feel other unwanted businesses might also settle more easily. Thus, the first prerequisite for horizontal coordination is only partly being fulfilled, some actors have shared goals and some have different goals. This is not a huge surprise, since the planning and implementation phase involves making deals and negotiating with several actors involved (Hijdra et. al. 2015), which points out that actors during these phases have different interests. At least, the actors are willing to continue the conversation, since all actors want Kooyhaven to succeed. This collaboration is the next prerequisite that is being analysed.

#### 4.1.2. Collaboration

Collaboration was identified on several levels. Looking at information being shared, all actors feel information is shared when necessary. Nothing was held back. Citizens are involved, also due to the municipality council of Hollands Kroon. The covenant made with citizens, creates a situation in which PoDH has to collaborate in order to change restrictions on the area with not only Hollands Kroon, but also with the citizens. Additionally, Avia Marees shares their plans with PoDH and with the citizens. Several actors note that sometimes not all information was needed and thus shared. However, upon requesting the information, they got access to it. Interviewee 5 of the citizen committee confirms all information was shared during the project. They are mostly pleased by the collaboration they had with the consortium, commissioned by Den Helder, which built the harbour. However, they say contact with PoDH is sparse: “we have heard little of them”, says interviewee 5 (2021). Interviewee 2 (2021) of Hollands Kroon points out that due to corona, “relationships are not really well developed”. For the citizens, this might also be due to them seeing ‘many faces’, which makes it difficult, according to interviewee 5 (2021). Furthermore, the co-creation of this covenant also points out that there was collaboration. This collaboration between the municipality and the citizens was also a condition set by the council of Hollands Kroon. For relieving some restriction due to the covenant, the council says that it also depends on what the citizens want, according to interviewee 2 (2021).

It can be concluded that there is a lot of collaboration going on, however not on all levels actors are involved. For instance, the covenant was signed between PoDH, Hollands Kroon and the citizens. Neither the municipality of Den Helder nor businesses were involved in this process. The area is also not in their municipality and since they handed the harbour over to PoDH, they have little to do with the project. However, some citizens surrounding the harbour, reside within the municipality of Den Helder and they feel like the interest of Den Helder in them is low (interviewee 5, 2021).

It has to be concluded that the second prerequisite of horizontal coordination, is only partly fulfilled. Actors do collaborate with each other, however, not on all levels. This might also be unnecessary, because some actors have little to do with some parts of the project. In other parts, collaboration seems necessary, due to actors having some sort of power within the project. Like the citizens committee having power with the covenant, which other actors want to change. This power relation is analysed when looking into the next prerequisite of horizontal coordination, hierarchical control.

#### 4.1.3. Hierarchical Control

Actors have hierarchical control over each other in several ways. PoDH has control, since they own the harbour, pay the costs and will gain the revenue. Den Helder, in turn, has control over PoDH since they are the shareholder of PoDH. At one point they for instance needed money from the municipality to pay off investments (interviewee 4, 2021). Additionally, PoDH was forced to take over the activities of Kooyhaven when they were privatised (interviewee 4, 2021). This shows that Den Helder, on some level, has the authority over PoDH. Furthermore, Hollands Kroon has control,

since they control the development plan and with that can define rules of the area. Also, Hollands Kroon is needed to get permits to build in the area. Therefore, on the level of the development plan and permits, Hollands Kroon has hierarchical control over the other actors. The citizens have control over the covenant, since they are crucial in relieving restriction of the covenant that other actors want. Only Avia Marees has no sort of power/control over other actors and they are completely dependent on others. They are, however, in control of whether they settle at Kooyhaven, which gives them some leverage within the action situation.

To conclude, the prerequisite of no hierarchical control is partly fulfilled. Several actors have different kinds of control over each other, which creates a complex situation in which actors need each other to reach their own goals. However, no actor has full control and therefore a situation of full hierarchical control by one actor was not established. The fact that there are some levels of hierarchical control, is also in line with findings of Bourgault & Lapierre (2000), which show that horizontal coordination never replaces hierarchical constructions.

#### 4.1.4. Horizontal coordination at Kooyhaven

To answer the second sub question 'To what extent are the prerequisites for horizontal coordination fulfilled in the project of Kooyhaven during the planning and implementation phase?': all prerequisites for horizontal coordination during the planning and implementation phase of Kooyhaven are partly fulfilled. Therefore, horizontal coordination does occur. However, more effective horizontal coordination seems possible. In order to reach more effective horizontal coordination, the way in which the rules of Ostrom (2005) enable or constrain horizontal coordination is analysed.

### 4.2. Rules that enable or constrain the prerequisites of horizontal coordination

#### 4.2.1. Rules that enable or constrain a shared goal

There are some rules identified by Ostrom (2005) which constrain having a shared goal. Most important are the pay-off rules, since actors do not share the same economic benefits and costs. PoDH being in charge of the costs, together with shareholder Den Helder, makes earning back these costs a goal of them. Accordingly, position rules play a role. Citizens are not part of making wider plans in the region, take the position of protecting the peace of their neighbourhood. Furthermore, goals change due to external factors. Due to a market crash of oil and gas, PoDH had to search for a new business model for exploitation and thus their goal changed. To conclude position rules, pay-off rules, as well as external factors can constrict actors to have a shared goal.

Since actors did share a goal, namely the success of Kooyhaven, it is useful to identify which rules enabled this shared goal. First, the municipalities share a goal by both viewing the Kooyhaven as part of a wider plan to expand the economic structure of the region. This is due to the position they share within the wider region. Furthermore, the citizen committee understands the necessity of the expansion of the main harbour. Interviewee 5 (2021), also says she is a bit sad that Kooyhaven is still empty, since a lot of costs were made. To sum up, position rules and mutual understanding between actors could enable these actors to have a shared goal.

#### 4.2.2. Rules that enable or constrain collaboration

Because some actors have little to do with some parts of the project, collaboration is constrained. This is due to the position they have in relation to each other and thus position rules play a role in constraining collaboration. These different positions actors have, are also cause for information not always being shared. Thus, information rules can be a constraining factor on collaboration as well. Furthermore, a disagreement within actors can constrain collaboration. Interviewee 2 (2021)



mentions that within the citizens there is a group that does not want to discuss new arrangements and there is a group that is willing to do so. Next to that, interviewees 2 and 4 (2021) mention that the corona virus makes it complicated to have real conversations. This shows, external factors can constrain collaboration as well. To conclude, positions rules, information rules, divisions within actors and other external factors can constrain collaboration.

There are also factors that enable collaboration. Having a shared goal, the success of Kooyhaven, in turn also enables collaboration. Furthermore, having hierarchical control on different levels, creates the necessity to collaborate. For instance, PoDH needs the citizens for making changes to the arrangements of the covenant and needs Hollands Kroon for acquiring permits. For this process collaboration is needed. It therefore seems that having hierarchical control on different levels, enables collaboration. Actors are dependent on each other, due to actors having different positions with different kinds of power. Even though no specific rules which enable collaboration have been identified, having a shared goal and having some level of hierarchical control does seem to enable collaboration.

#### 4.2.3. Rules that enable or constrain the absence of hierarchical control

Position rules seem to play a role in constraining the absence of hierarchical control. For instance, Hollands Kroon being in charge of the development plan, could be such a constrain. Kooyhaven is in their jurisdiction, giving them hierarchical control over others. This is a position rule, since it specifies the position Hollands Kroon holds. Furthermore, due to the municipality's wish to make arrangements with the citizens, through a covenant, citizens got a share of the power. This wish to make arrangements is a boundary rule, since it specifies how the citizens entered that position. Therefore, boundary rules can constrain the absence of hierarchical control. Furthermore, actors having different economic benefits and costs are cause for hierarchy and thus pay-off rules can constrain the absence of hierarchical control. Thus, position rules, boundary rules and pay-off rules all seem to constrain the absence of hierarchical control.

In the case of Kooyhaven, the different positions held by actors enable that there is no actor with full hierarchical control, since actors share power on different levels. For instance, as the owner of Kooyhaven, PoDH has control of the harbour. But, Den Helder has control over PoDH as their main shareholder. Furthermore, Hollands Kroon has authority over the harbour through, for instance, the development plan. However, it is harder to claim that these different positions enable the absence of hierarchical control in its entirety, since these differences in position causes actors to have hierarchical control on different levels. Therefore, position rules enable hierarchical control on different levels. Whilst they do not enable the absence of hierarchical control on different levels, position rules do enable the absence of full hierarchical control.

#### 4.2.4. Rules that enable or constrain the prerequisites of horizontal coordination

To answer the third sub question ‘Which rules as defined by Ostrom enable or constrain the prerequisites for horizontal coordination at Kooyhaven?’: boundary rules, position rules, information rules and pay-off rules all seem to enable or constrain the prerequisites of horizontal coordination at Kooyhaven. Furthermore, also other factors play a role in enabling or constraining the prerequisites. These are external factors, like the corona virus, market crashes, disagreements within actors, and mutual understanding, which is shown in figure 5. This figure also shows that the prerequisites themselves enable or constrain each other.

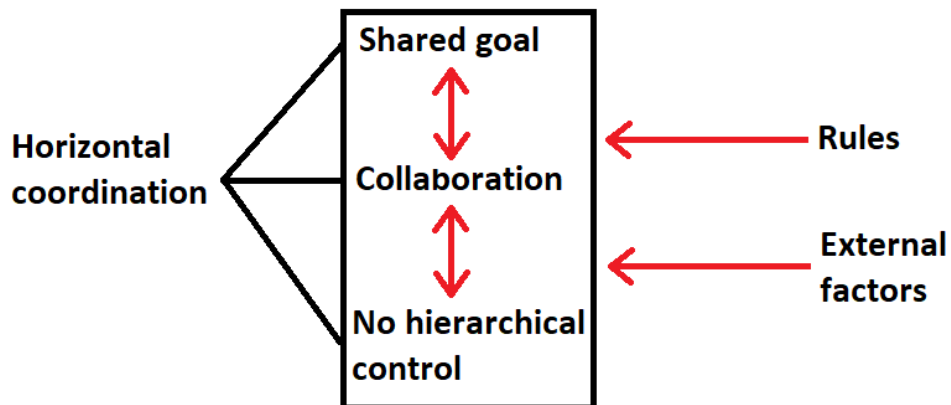


Figure 5, Conceptual model of factors enabling or constraining the prerequisites of horizontal coordination

## 5. Conclusions, recommendation, & reflection

### 5.1. Conclusion

The main question of this study is: 'Which rules of the IAD framework enable and constrain horizontal coordination during the planning and implementation phase of Kooyhaven?'

To answer the main question, the study first identified three prerequisites that affect the degree of horizontal coordination: shared goal, collaboration and the absence of hierarchical control (Bakvis & Juillet, 2004, through Kraak, 2011; Bourgault & Smits, 2014). By applying the IAD-framework of Ostrom (2005), it is explored if boundary-, position-, choice-, scope-, aggregation-, information- and pay-off - rules enable and constrain the realisation of these prerequisites (for definitions, see page 11).

The framework of Ostrom is used to identify which rules affect the degree of horizontal coordination between the actors involved during the planning and implementation phase of Kooyhaven. Through semi-structured interviews held with the actors involved during these phases of the project Kooyhaven, this study identified how the rules affect the prerequisites of horizontal coordination.

The study finds that especially boundary, position, information, and pay-off rules affect the degree of horizontal coordination. Boundary rules determined how actors came to be involved in the project Kooyhaven. For instance, through the covenant, which enabled collaboration between actors. Boundary rules also gave actors hierarchical control on a certain level, since Hollands Kroon as example has some level of hierarchical control by determining that the citizens should be part of the project. Moreover, position rules play a role in which goals actors had within the project. Contrasting goals existed among the interviewees and thus affected actors having shared goals: the goal of the citizen committee is to have little nuisance coming from Kooyhaven, and PoDH desires to attract businesses and to make a profit. Since PoDH has the position of owner, they also have a degree of hierarchical control. Position rules gave other actors a degree of hierarchical control as well, for instance Hollands Kroon through the development plan. This affected collaboration, due to PoDH needing Hollands Kroon to realise their goals. Furthermore, information rules determined that PoDH had to share information with other actors and therefore enabled collaboration. As the owner of the Kooyhaven, PoDH shares information with all actors and therefore has more information, which also affects the hierarchical control they have. Finally, pay-off rules play a role, since actors that pay the costs, like the municipality of Den Helder and PoDH, gain hierarchical control over other actors. Since they have to earn this money back with the project, they also have a different goal compared to some actors.

Altogether, the study shows that boundary, position, information, and pay-off rules enable or constrain actors having a shared goal, collaboration between actors and the absence of hierarchical control. Since these are the prerequisites of horizontal coordination, these rules affect the degree of horizontal coordination between the actors involved in the Kooyhaven project during the planning and implementation phase.

In line with Hijdra et. al. (2015), this study found that pay-off rules affected horizontal coordination. Hijdra et. al. (2015) did not find boundary-, position-, and pay-off - rules to affect horizontal coordination, whilst these types of rules did play a role in the Kooyhaven project. Hijdra et. al. (2015) found that scope rules and aggregation rules affect horizontal coordination, so it is unexpected that these rules were not found within this study to affect horizontal coordination. Even more so, since the rules are used by actors to order their relationship (Kiser and Ostrom, 1982, through Ostrom, 2005, p. 15), it would have been expected that all rules play a role in whether this relationship is

horizontal or not. Future research could shed more light on how all rules affect horizontal coordination.

## 5.2. Recommendations

Since this study is limited to one case, likely more ways in which all rules of the IAD framework enable or constrain horizontal coordination could be found. More research into this would be needed to uncover that. Furthermore, this research also showed that there are other factors which can enable or constrain horizontal coordination. It can be useful to identify such factors and to research how these factors enable or constrain horizontal coordination. At last, interconnection between the prerequisites for horizontal coordination and how these prerequisites enable or constrain horizontal coordination, could also be interesting for further research. It could be interesting to see what the relation between shared goal, collaboration and hierarchical structure is and how do they affect each other and horizontal coordination.

## 5.3. Reflection

Although this study found an answer to the main question, the applied methodology could be put into question. This is because the study only looks at the rules affecting horizontal coordination. However, there are more variables that could affect horizontal coordination. Therefore, this method might be problematic since it ignores other, perhaps more crucial, factors.

Furthermore, the fact that no consent form was signed by the interviewee, could make this study partly invalid. That also caused that interviewees could not be called by name, which makes the study harder to read. Moreover, Dutch quotes from the interviews and news articles were translated to English, which could result in lost information due to translation. However, this is done as carefully as possible.

## 5.4. Personal Reflection

To reflect on my own process, it should be said that I often found it hard to focus. Especially in the beginning of the Bachelor Project. Due to covid, not having physical classes and not seeing other students, did not make keeping focus easier. Also, I found it hard to think of the research focus and because of these reasons, I got a little behind schedule. Furthermore, during interviews, questions arose which I would have wanted to ask previous interviewed interviewees. This might show that I could have prepared the interviews better. Towards the end, it was quite stressful, and I considered to delete certain theoretical approaches out of fear that the thesis would lack coherency. However, I feel like slightly changing my main question helped a lot and in the end I am satisfied with the result.

## 6. References

Bakvis, H., & Juillet, L. (2004, June). The strategic management of horizontal issues: lessons in interdepartmental coordination in the Canadian government. In *paper for 20th Anniversary of International Political Science Association Research Committee on the Structure and Organization of Government, Conference on Smart Practices Toward Innovation in Public Management, University of British Columbia, Vancouver* (pp. 15-17).

Bnn-Vara. Kanniewaarzijn (2018), *Weggegooid geld*, through: <https://www.bnnvara.nl/kanniewaarzijn/videos/505702> on 24-2-2021 on: December 4 2018

Bourgault, J. & Lapierre, R. (2000) "Horizontalité and Public Management", *Canadian Centre for Management Development*

Bourgault, J. & Smits, P. (2014). An Introduction to the Horizontal Coordination of Public Policies: Usefulness, Facilitating Factors, Obstacles, and Current Challenges. *Montréal, Québec: National Collaboration Centre for Healthy Public Policy*

Bratman, M. E. (1993). Shared intention. *Ethics*, 104(1), 97-113.

Clifford, N. et. al. (2010). Key Methods in Geography, Second Edition, *Sage Publications*

Hijdra, A. et.al. (2015) "Troubled waters: An institutional analysis of ageing Dutch and American waterway infrastructure", *Transport Policy* 42, 64-74

Kraak, A. (2011) "Horizontal Coordination, Government Performance and National Planning: The Possibilities and Limits of the South African State", *Politikon*, 38:3, 343-365

McGinnis, M.D. (2011) "An Introduction to IAD and the Language of the Ostrom Workshop: a simple guide to a complex framework", *The Policy Studies Journal*, Vol. 39, No 1

Noord Hollands Dagblad, through Stichting Jas, *Haskoning slaat plank over Kooyhaven mis*, October 28 2009, through: <https://www.stichting-jas.nl/2009/10/haskoning-slaat-plank-over-kooyhaven-mis.html> on 24-2-2021

Noord-Hollands Dagblad, *Kooyhaven: dieper wordt-ie niet*, 5 April 2018, through: [https://www.noordhollandsdagblad.nl/cnt/dmf20180924\\_46023236?utm\\_source=google&utm\\_medium=organic](https://www.noordhollandsdagblad.nl/cnt/dmf20180924_46023236?utm_source=google&utm_medium=organic) on 11-5-2021

Ostrom, E. (2005) "Understanding Institutional Diversity", *Princeton University Press*

Regio Noordkop (2020), *Tussen bollen en defensie begint de inrichting van Kooyhaven*, through: <https://www.regionoordkop.nl/21/08/2020/tussen-bollen-en-defensie-begint-de-inrichting-van-kooyhaven/> on: May 28 2021

Register, R. (1991). Collaboration: A Strategy for Neighborhood Planning. *Practicing Anthropology*, 13(3), 13-14.

Ryu, J., Kim, K., Oh, M., & Shin, J. (2019). Why environmental and social benefits should be included in cost-benefit analysis of infrastructure?. *Environmental Science and Pollution Research*, 26(21), 21693-21703.

## 7. Appendix

Table 1

<b>Action Situation</b>	<b>Den Helder</b>	<b>Hollands Kroon</b>	<b>Port of Den Helder (PoDH)</b>	<b>Citizen Committee</b>	<b>Company: Avia Marees</b>
<b>Boundary Rules</b> , specify how participants enter or leave positions	Initiator with region. Used to be owner, now shareholder of the owner/ operator with PoDH	In charge of land use plan on request of Den Helder, assess applications, grant permits	Owner through corporatisation . Purchaser (forced by corporatisation ). Part of consortium that plans on settling	Citizen committee existed before planning phase. Discontinued due to harbour being ready and covenant was made, later PoDH asked citizens to form a committee	Interested in settling in Kooyhaven
<b>Position Rules</b> , specify a set of positions and how many actors hold each one	Expansion of Harbour activities, 'visiting card' for municipality	expansion economic structure within wider plan (de Kop Werkt), Part of 'Knowlegde network'. Create comfortable situation for all parties	Creating 'logistical hub' (expansion of harbour), exploitation. Create more room within covenant	Create a 'friendly' industry area without being "the drain of" Den Helder	Goal is partial expansion and new location due to some activities not being possible at current location
<b>Choice Rules</b> , specify which set of actions is assigned to which position	Made a coalition, tried to work together with other parties. Made PoDH executive operator	Created land use plan, on basis of covenant made with citizens. Review covenant again with citizens. Create comfortable situation for all parties. Requested subsidy for public part. Cooperated in planning	Research for new ways to make harbour profitable, recruit companies, inform and consult with all other parties. Review covenant, with citizens; started new conversation. Made plans with consortium to settle; citizens and other	Going into discussion about covenant with PoDH and Hollands Kroon. One or two meetings intern; Mostly done during meeting with PoDH/Hollands Kroon	Explained plans to citizens. In consultation with PoDH. Hired consultancy company for advice.

			parties informed		
<b>Scope Rules</b> , specify a set of outcomes	Harbour could expand to outside municipalities	Land use plan and covenant	No new results yet. However, new connections have been made.	Agreeing with the covenant, made by consortium and Hollands Kroon	No result yet, no agreements or other outcomes.
<b>Aggregation Rules</b> , specify the transformation function from actions to intermediate or final outcomes	Through assessment with other municipalities in region and province, harbour part of wider plan	For regional support, municipality council supported cooperation by making development plan, but citizens had to be involved; covenant	No decision in taking over harbour. They look for new ways to make harbour profitable, based on harbour not being used. Function harbour is changing due to collapse oil and gas market.	Citizen are already “drain of” Den Helder, with nuisance of traffic. Consortium made proposal covenant, citizens, PoDH and Hollands Kroon agreed. Willing to talk about covenant, but want to know who/where/what, and worry about if rules are changed, there would be no limit to what companies settle.	The decision to settle in Kooyhaven is made due to lack of space for expansion and due to restriction in current location.
<b>Information Rules</b> , specify the information available to each position	All information is shared, on a personal level, not all info is needed	Not always in detail, but when needed they have access. No signs of not being informed	Share information on opportunities, and on initiatives, They are transparent with sharing information. Corona makes it difficult to collaborate	No information was held back, all was shared, with citizens. However, not often. Collaboration was good, but difficult, since often they had to deal with new people. Feel like interest of municipality Den Helder in citizens is low.	Feel all information is shared where needed between parties. Share their ideas for settling with PoDH and citizens.
<b>Pay-off Rules</b> , specify how benefits and	Economic benefits for the region	Potential benefits:	Little benefits, if fully exploited, they	No benefits, but understand economic	No benefits yet; they

costs are required, permitted of forbidden to players	(not gained yet). Cost were made as shareholder and initiator	economical for region. Little costs. Only through subsidy; over a million.	expect to fully return costs in 30 years. Investment of around 15 million. Partly shared with shareholder Den Helder.	benefits can be good for region. No substantial costs (coffee and cake).	have not settled. Cost, about 20.000 euros for consultation .
---	---	--	---	--	---



## Interviews

# Interview Den Helder

### Vragen:

1. Hoe kwam gemeente Den Helder in aanraking met het (plannings en implementatie proces) project Kooyhaven?
2. Hoe was u bij het project betrokken en welk doel wilt u als gemeente bereiken met het project Kooyhaven?
  - Deelde u dit doel met andere partijen? Stonden alle neuzen dezelfde kant op?
3. Wat voor acties zijn er ondernomen om dit doel te bereiken?
4. Wat was uiteindelijk de uitkomst van deze acties? Zijn er bijvoorbeeld afspraken gemaakt?
  - Er is bijvoorbeeld een bestemmingsplan opgesteld, is dit naar aanleiding van de afspraken met andere partijen gebeurd?
  - Er was bijvoorbeeld weinig interesse in de Kooyhaven, of de interesse die er was, daar is uiteindelijk niks van gekomen.
5. Op basis waarvan zijn beslissingen gemaakt om de Kooyhaven in het bestemmingsplan op te nemen?
6. Wat voor informatie werd er gedeeld tussen de verschillende partijen?
  - Heeft u het gevoel dat, wellicht op bepaalde momenten, er informatie voor u werd achtergehouden door andere partijen?
  - Heeft u op bepaalde momenten informatie bewust achterwege gelaten voor andere partijen?
7. Wat zijn de kosten die u al heeft gemaakt voor dit project?
  - En daarnaast, wat zijn de baten die u verwacht te halen of al heeft gehaald uit dit project?

### Interview:

- Aantal Personen: 2 (A: interviewee 1, B: onderzoeker)
- Datum: 23 april 2021
- Duur: 26.48
- Via Google Meets

B: Welkom, gaat u ermee akkoord, ga je ermee akkoord, dat dit gesprek wordt opgenomen?

A: Ja

B: Oke, heel fijn. Nou dan wil ik maar meteen beginnen met de vragen. En de eerste vraag die ik hier heb is hoe kwam de gemeente Den Helder in aanraking, en dan voornamelijk met de plannings- en implementatieproces van het project Kooyhaven?

A: Ja nou, het heeft een hele lange voorgeschiedenis het project. Daar was ook al sprake van voordat ik bij de gemeente Den Helder werkte. De gemeente Den Helder is natuurlijk al heel lang geïnteresseerd in de verbreding van de havenactiviteiten. Dus de haven is natuurlijk voor het grootste gedeelte in gebruik bij de marine, maar in toenemende mate ook vanaf de jaren 70 bij de offshore activiteiten op de Noordzee. En daar was tussen de jaren 70 en de jaren 90 is dat behoorlijk uitgebreid en er was ruimtegebrek, dus is er gekeken naar kunnen we ook nog meer ruimte bieden aan bedrijven die een relatie hebben met de haven. Nou voor een heleboel bedrijven is toen Kooypunt ontwikkeld. Kooypunt ligt alleen tussen het Noord-Hollandskanaal, of tenminste tussen

het Kooypunt en het Noord-Hollandskanaal ligt nog de N-9, dus de weg. En er is ook gekeken naar de overkant, daar was het natuurlijk mogelijk om ruimte te creëren voor bedrijven die een relatie hebben met de haven en ook aan het water willen liggen, want die ruimte in de haven, de marine heeft nu wel een klein beetje ingeschikt, maar die was toch redelijk beperkt. Dus vandaar dat gemeente Den Helder al lange tijd geleden gedacht heeft van we moeten samen met toen nog de gemeente Anna Paulowna hier iets, mogelijkheid bieden om bedrijven die aan het water liggen, maar niet perse direct in de haven hoeven te zijn, ruimte te bieden. Nou dat heeft een hele lange voorgeschiedenis. Anna Paulowna werd natuurlijk opgenomen in de gemeente Hollands Kroon. De gemeente Hollands Kroon was op zichzelf niet heel erg geïnteresseerd maar wilde wel meewerken, de mensen in de omgeving vonden er uiteraard wat van. Dus uiteindelijk is het project doorgegaan. Alleen wilde het geval natuurlijk dat toen er toch een soort van, toen het klaar was een soort, maar nu loop ik misschien vooruit op volgende vragen die je hebt.

B: Ja dat geeft niet, wellicht dat er af en toe wat dubbel gevraagd wordt, maar daar komen we dan wel achter denk ik.

A: Ja, er is dus, een paar jaar geleden is het aangelegd, er is ook goed gekeken naar de inpassing, de verkeersaansluiting, ook een landschappelijke buffer ten behoeve van de mensen in de omgeving. En nu ligt het grotendeels leeg. En dat is natuurlijk, heeft alles te maken met het feit dat toen het klaar was net, ja toch de economische basis voor de Noordzee als bron van fossiele energie ter discussie kwam te staan, de energietransitie en ook er in olie en gas toch minder investeringen plaatsvonden. En uiteindelijk is het wel de bedoeling natuurlijk dat de haven van Den Helder een hele belangrijke rol gaat spelen in de rol van de Noordzee als bron van duurzame energie. Maar goed dat heeft, men probeert vooral een goeie link te krijgen met de onderhoudsopgave die daar in de toekomst bij zal komen, wat minder in de aanleg. Want voor de aanleg heb je natuurlijk eigenlijk ja toch nog weer veel meer ruimte nodig, die op andere plekken wat makkelijker te regelen is. En voordat echt op gang komt dat duurt natuurlijk even, dus ja, dat is denk ik de reden waarom het nu nog niet goed benut wordt. In dezelfde periode dat het aangelegd werd is natuurlijk het gemeentelijk havenbedrijf verzelfstandigd, dat is Port of Den Helder geworden. Dat is natuurlijk ook belangrijk geweest voor hoe het georganiseerd is. Daardoor kon Port of Den Helder ook zijn activiteiten uitbreiden naar de buurgemeenten. Dat zou bij een gemeentelijk havenbedrijf natuurlijk wat lastiger zijn geweest. Ze doen hun uiterste best om dit op een goede manier in te zetten in de toekomstige opgave. En daar is nog wat geduld voor nodig denk ik. 5.46

B: Oke, dat is heel helder. Even tussendoor, u kwam ook op een gegeven moment met de locatie en dat het dan, in Anna Paulowna bent u mee gaan samenwerken des tijd, dat is Hollands Kroon geworden. Hoe komt het eigenlijk dat er niet binnen de gemeente... was er gewoon geen ruimte binnen de eigen gemeente, of?

A: Nou er is natuurlijk gekeken naar is er ruimte in de buurt van vaarwegen en als je dan kijkt naar het Noord-Hollands kanaal, dan heb je natuurlijk eerst gaat het door de stad aan de ene kant en langs het munitie depot van defensie aan de andere kant. Vervolgens komt het vliegveld aan de ene kant en aan de andere kant de NAM met een gasbehandelingsinstallatie, dus als je dan verder gaat kijken waar ruimte was dan kwam je aan de overkant van Kooypunt terecht en in de gemeente Hollands Kroon.

B: Oke ja helder. Hoe was u als gemeente dan betrokken en welk doel wilt u bereiken met het project de Kooyhaven? U heeft al een beetje hierover verteld geloof ik, dus vooral economisch verbreden, verbreding van de havenactiviteiten

A: Ja

B: Deelde u dit doel dan ook bijvoorbeeld met andere partijen?

A: Jazeker, uiteraard is daar een soort coalitie voor gesmeed. Kijk ik was natuurlijk betrokken als stedenbouwkundige, dus als adviseur voor de ruimtelijke aspecten. Ik ben natuurlijk niet de projectleider, dus ik weet ook het fijne niet van hoe het precies georganiseerd is. Maar men heeft natuurlijk wel zoveel mogelijk geprobeerd om samen op te trekken met de bedrijven in de haven en met de provincie en met de regiogemeenten.

B: Oke en die projectleider is in dit geval eigenlijk de Port of Den Helder als ik dat goed begrepen heb?

A: Nou ik denk dat, ik weet niet even helemaal zeker maar ik denk dat Port of Den Helder ongeveer in dezelfde periode is ontstaan als dat er echt een serieus begin werd gemaakt met Kooyhaven. Ja er zijn vanuit, he er was voordat Port of Den Helder verzelfstandigd werd, was er binnen de gemeente een gebiedsontwikkeling haven en die, dat was een programma wat, waar een programmaleider was ik weet niet of je van deze persoon al iemand hebt gesproken?

B: Nou ik eigenlijk tot nu alleen nog maar met Menno de Geus en Theo Meskers gesproken van Hollands Kroon. Ja en ik heb op een gegeven moment wel iets gelezen over Frits Dinkla die dan project..

A: Ja die was vanuit die gemeente Hollands Kroon.. of van ook al Port of Den Helder geloof ik projectleider

B: Ah kijk, ja want die heb ik.. daar kon ik geen contact mee krijgen, daar heb ik, ik kon überhaupt daar eigenlijk geen mail of dergelijke van vinden, ik heb dat via linkedin geprobeerd, maar die heeft daar nooit op gereageerd, dus dat hield een beetje op.

A: Ja, ik denk dat het, om echt dat opstarten van die ideevorming van dit project, dat je dan ook heel goed Michel Bakelaar zou kunnen spreken. En die is zeker iemand die daar wel bereidt toe zal zijn vermoed ik.

B: Oke, ja dat kan nog heel nuttig voor me zijn. En waarvan is hij, weet u dat?

A: Nou hij was programmamanager voor de gebiedsontwikkeling haven bij de gemeente Den Helder, maar hij is nu zelfstandig. Ik zoek even hier op.. als je hem googled of je dan meteen, nou ja, je komt meteen bij de LinkedIn. Hij is ook politiek actief, dus dat...

B: Oke duidelijk, ik denk dat ik daar inderdaad nog even naar kan zoeken. Nou gaat wel mijn scriptie gaat vooral ook over de planningsfase en de implementatiefase, dus eigenlijk de fases iets later. En dat komt omdat die latere fases daar is meer samenwerking bij vereist vaak. En daarom ben ik daar, in het kader van horizontale coördinatie, toch meer geïnteresseerd in. En deze fase daar zijn zeg maar verschillende partijen bij elkaar gekomen. Stonden toen alle neuzen dezelfde kant op? Iedereen had daar hetzelfde doel of waren daar nog echt wel verschillende meningen over?

A: Nou, in mijn beleving had iedereen wel hetzelfde doel. Kijk, uiteraard hebben mensen die in de buurt wonen een ander belang, daar moest natuurlijk wel op een goede manier mee omgegaan worden. En zelf ben ik dus betrokken geweest bij het beeld- kwaliteitsplan wat opgesteld is voor Kooyhaven. Dat heeft Barry van Elderen opgesteld in opdracht van gemeente Hollands Kroon meen ik. Maar inhoudelijk heb ik daar naar meegekeken, dat ging dus over de landschappelijke inpassing en ook wat je eventueel nog zou willen bereiken qua uitstraling, omdat je er toch goed zicht op hebt

vanaf de N9, aan de overkant van het kanaal. Dit beeldkwaliteitsplan is ook ter sprake gekomen in de adviescommissie Ruimtelijke Ordening van de provincie Noord-Holland. En daar heeft de Provincie Noord-Holland het advies gegeven om naar aanleiding van deze ontwikkeling ook nog eens goed te kijken naar het hele entree gebied van Den Helder. Den Helder is natuurlijk een stad met aan drie kanten de zee, dus als je Den Helder over land benadert, dan kom je altijd uit het zuiden. Dus vandaar dat die plek natuurlijk voor, als visitekaartje voor Den Helder belangrijk is. We hebben daar ook een opdracht gegeven aan 'letje Feddes?', van een bureau FeddesOlthof en ze hebben toen een visie gemaakt, ruimtelijk schets voor de entree van Den Helder, waarin ook uiteraard het gegeven Kooyhaven een rol in speelt.

B: Oke, kijk, dat zijn toch ook alweer wat andere belangen dan dat ik bijvoorbeeld van Theo Meskers heb gehoord van Hollands Kroon. En dat is ook echt het visitekaartje, of een deel van het visitekaartje zou het moeten worden van gemeente Den Helder.

A: Nou ja, dat is het he, ik bedoel, iedereen die over land naar Den Helder komt die komt erlangs.

B: Ja dat is inderdaad wel zeer duidelijk. En u kwam eigenlijk ook al een beetje wat voor acties daarvoor dan ondernomen zijn om dat doel te bereiken. Dat is bijvoorbeeld het doel van het verbreden van de havenactiviteiten en wat u net zegt over het visitekaartje. Zijn daar nog meer acties voor ondernomen om dit te bereiken?

A: Nou dat zijn de acties en de volgende acties zullen natuurlijk zijn dan goed kijken naar de toekomstige invulling op het moment dat daar volgende stappen in gezet kunnen worden.

B: Ja, oke en dan zeg maar u had inderdaad die acties ondernomen, wat is daar dan uiteindelijk uitgekomen? U had het over een ruimtelijk ontwerp is er gekomen. Zijn er bijvoorbeeld verder nog afspraken tussen partijen of ander uitkomsten?

A: Nou ja de afspraken over wat de precieze ideeën zijn over de verdere invulling daar ben ik niet persoonlijk bij betrokken. Maar ik denk dat het goed is om, want je hebt nu vooral tot nu toe gesproken met de gemeente Hollands Kroon, maar ik denk dat het vooral ook goed is om daar met Port of Den Helder ook nog over van gedachten te wisselen.

B: Ja, daar heb ik zeker nog wel een interview mee gepland.

A: En heb je dan met Kees Turnhout of..?

B: Ja, maar dat is pas 5 mei helaas, dus dat duurt nog eventjes.

A: Ja ja, dat lijkt mee heel nuttig.

B: Ja ik denk zeker ook dat dat heel nuttig is. U zegt eigenlijk net ook, u bent niet echt betrokken met die afspraken geweest. Bedoelt u dan u als persoon of u als gemeente?

A: Nee, dat bedoel ik als persoon. Bij de gemeente Den Helder zijn natuurlijk meer mensen hiermee bezig geweest.

B: Ja, nee dat begrijp ik. Even kijken, want ik weet bijvoorbeeld dat er een convenant is gesloten tussen de bewoners en heeft de gemeente Den Helder daar ook een aandeel in gehad of..?

A: Nou, dat convenant is volgens mij vooral gesloten met de bewoners in Hollands Kroon. Dus... het zou kunnen dat Port of Den Helder daar een rol in heeft gespeeld, maar ik weet niet of de gemeente Den Helder daar ook bij betrokken is geweest.

B: Oke duidelijk. Dan ga ik denk ik gewoon verder. Op basis waarvan zijn de beslissingen gemaakt om de Kooyhaven in het bestemmingsplan op te nemen, dat is natuurlijk ook vooral Hollands Kroon.. Even kijken hoe ik dat dan anders verwoord.. Hoe heeft u dan de beslissing genomen om in dit project Kooyhaven veel energie in te steken? Op basis waarvan is die beslissing genomen?

A: Nou voor gemeente Den Helder is het natuurlijk belangrijk dat de haven kan meebewegen met de kansen die zich voordoen op de Noordzee en daar sorteert Kooyhaven natuurlijk op voor. De bedoeling is natuurlijk dat het in de toekomst wel gaat leiden tot ook daadwerkelijk gebruik van de voorziening.

B: Ja, dus u heeft eigenlijk geconstateerd als gemeente, er zijn kansen op de Noordzee en daar moeten wij op aanhaken, die kans moeten wij grijpen?

A: Ja

B: Daardoor is ook die beslissing genomen om de haven zelf ook uit te breiden?

A: Ja

B: Oke, duidelijk. En u had, nou, in zo'n project is er natuurlijk allerlei informatie beschikbaar. Werd voor uw gevoel al die informatie gedeeld tussen alle partijen?

A: Nou, ik heb daar zelf natuurlijk niet zo heel veel zicht op omdat ik verder niet projectleider of zoiets dergelijks ben geweest. Ik heb wel het idee dat de informatie, voor zover die voor mij nodig was om mijn adviesrol te kunnen vervullen, wel in orde was.

B: Oke en had u ook het gevoel dat er bepaalde informatie dan voor u achter werd gehouden?

A: Nee hoor, dat heb ik niet. Ik bedoel, dat betekend niet dat ik van alles op de hoogte was, maar dat hoeft ook helemaal niet.

B: Nee oke, maar het is wel, als u bijvoorbeeld een keer een vraag stelde of als u ergens een vraag over had, dan werd dat ook wel beantwoord?

A: Zeker wel, ja.

B: Dus in die zin, de informatie werd elke keer wel gedeeld met u of met anderen binnen u gemeente?

A: Voor zover ik dat kan beoordelen wel.

B: Ja precies, nee dat begrijp ik hoor en u heeft in die zin in ieder geval geen geluiden gehad dat er mensen binnen de gemeente bij u bepaalde informatie niet konden krijgen of dergelijke?

A: Nee, dat heb ik niet dergelijke signalen over gekregen.

B: Oke duidelijk, dan had ik daarnaast nog even wat over de kosten die voor het project zijn gemaakt. Ja, wat zijn eigenlijk de kosten die de gemeente al heeft gemaakt?

A: Ik zou het niet weten. Kijk ik ben natuurlijk niet, in zoverre niet de projectleider, dus ik denk dat.. de kosten zijn natuurlijk op een of andere manier wel.. Ik denk dat Kees Turnhout daar meer over weet en Michel Bakelaar is natuurlijk op een gegeven moment, is vooral bij de voorbereiding heel intensief betrokken geweest. Daarnaast is het natuurlijk ook bestuurlijk bij ons Kees Visser, dat is natuurlijk de collega van Theo Meskers, die zou ook niet precies dat bedrag uit z'n hoofd kennen. Maar ik heb geen idee, ik adviseer over de ruimtelijke ontwikkeling en...

B: Ja, nee duidelijk. Ja ik wil ook vragen wat voor baten u uit het project wil halen en dat hoeft ook niet meteen in een geldeenheid maar ik denk.. u heeft het bijvoorbeeld over een verbreding van de activiteiten, dus het is wel een soort economische stimulans wat er...

A: Ja, dat zijn de economische baten voor de haven van Den Helder en daarmee ook voor de economie van de regio. En dat zijn natuurlijk baten ook, directere baten voor Port of Den Helder, als zij daar ook die voorzieningen kunnen gaan exploiteren, dan is dat ook voor Port of Den Helder natuurlijk direct gunstig.

B: Ja duidelijk, en ook natuurlijk nog het visitekaartje waar u het op een gegeven moment over had

A: Ja

B: Oke, dan heb ik denk ik wel al mijn vragen ongeveer gesteld. Is er nog iets waarvan u zegt, dit wil ik er eigenlijk nog aan toevoegen of, dit mist nog in het verhaal?

A: Nou, ik weet dat er de laatste tijd natuurlijk ook discussie over de vraag van, hoe is dat aangelegd en het heeft een hoop geld gekost en nu gebeurt er niet zo veel. Er staan nu tijdelijk een paar silo's van een bedrijf in het zand, die wachten op verder transport. Nou ja, dat heeft natuurlijk te maken wat ik in het begin zei, dat toen het project gepland was, er veel vraag was naar ruimte voor bedrijven die actief zijn in de olie en de gas industrie op de Noordzee. En als gevolg van de energietransitie is dat minder geworden. Maar, de Noordzee blijft natuurlijk belangrijk als bron van energie, alleen op een andere manier. En het duurt nog even voordat de mogelijkheden die er in Den Helder zijn, om daar op in te spelen en ook benut gaan worden. Juist omdat de haven van Den Helder natuurlijk ook op die onderhoudsopgave inzet. Verder weet ik dat er nog een discussie is over dat het misschien ook wel eens aan de vaardiepte zou kunnen liggen. Dat er ook bedrijven zijn die anders wel geïnteresseerd zouden kunnen zijn. Het Noord-Hollands kanaal heeft natuurlijk een beperkte vaardiepte en de kades direct aan de haven, die hebben een grotere vaardiepte. Ja, in hoeverre dat in de praktijk ook doorslaggevend is weet ik niet, maar ik denk dat Kees Turnhout daar antwoord op kan geven.

B: Ja, want dat was inderdaad nog wel iets waar ik wel nieuwsgierig naar was, naar die vaardiepte, omdat daar toch enige onduidelijkheid over is. Ik heb namelijk bepaalde partijen gelezen, die zeggen, ja het zou nooit dieper worden dan dit, en andere partijen die zeggen, ja het heeft helemaal niet de diepte die het zou hebben. Maar daarvoor kan ik dus het beste, zoals u zegt, bij Kees Turnhout zijn.

A: Nee kijk het is natuurlijk zo dat, he, er is uiteraard discussie van je legt iets aan voor heel veel geld en dan vervolgens gebeurt er niks mee. Ja dat roept natuurlijk vragen op, he dat roept vragen op gewoon in de hele regio, van hoe kan dat? Ja dan wordt er ook gezocht naar wat kan de oorzaak zijn, dus dan ontstaan dit soort discussie. Ja, in hoeverre, ik heb zelf het vermoeden dat het vooral te maken heeft met dat die onderhoudsopgave van die Noordzee als bron van duurzame energie dat dat nog iets is waar je toch nog even een iets langere adem voor nodig hebt.

B: Ja, en over die diepte van die vaargeul, is daar dan in de communicatie iets misgegaan denk u, of..?

A: Nou daar ben ik dus persoonlijk niet bij betrokken geweest. Ik kijk dus naar de landschappelijke inpassing en wat je daar dan neer zou zetten en aan zou kunnen voldoen.

B: Ja, dus u zou ook niet weten waar die geluiden vandaag komen van dat het eigenlijk dieper zou moeten zijn?

A: Nou, ik lees daarover hetzelfde in de media als wat je ook gewoon kunt terugvinden daar.

B: Ja oke duidelijk. Ik denk dat ik, ja ik heb al mijn vragen wel helder zo en u heeft denk ik ook nog toegevoegd wat u nog wou toevoegen.

A: Ja

# Interview Hollands Kroon

Vragen:

1. Hoe kwam gemeente Hollands Kroon in aanraking met het project Kooyhaven?
2. Hoe was u bij het project betrokken en welk doel wilt u als gemeente bereiken met het project Kooyhaven?
  - Deelde u dit doel met andere partijen? Stonden alle neuzen dezelfde kant op?
3. Wat voor acties zijn er ondernomen om dit doel te bereiken?
4. Wat was uiteindelijk de uitkomst van deze acties? Zijn er bijvoorbeeld afspraken gemaakt?
  - Er is bijvoorbeeld een bestemmingsplan opgesteld, is dit naar aanleiding van de afspraken met andere partijen gebeurd?
  - Er was bijvoorbeeld weinig interesse in de Kooyhaven, of de interesse die er was, daar is uiteindelijk niks van gekomen.
5. Op basis waarvan zijn beslissingen gemaakt om de Kooyhaven in het bestemmingsplan op te nemen?
6. Wat voor informatie werd er gedeeld tussen de verschillende partijen?
  - Heeft u het gevoel dat, wellicht op bepaalde momenten, er informatie voor u werd achtergehouden door andere partijen?
  - Heeft u op bepaalde momenten informatie bewust achterwege gelaten voor andere partijen?
7. Wat zijn de kosten die u al heeft gemaakt voor dit project?
  - En daarnaast, wat zijn de baten die u verwacht te halen of al heeft gehaald uit dit project?

Interview:

- Aantal Personen: 3 (A: interviewee 3, B: interviewee 2, C: onderzoeker)
- Datum: 21 april 2021
- Duur: 35.09
- Via Google Meets

C: De opname is gestart, dan eerst natuurlijk de vraag, u gaat er allebei mee akkoord dat het opgenomen wordt?

B: Ja

A: Ja

C: Heel fijn, bedankt. Ik heb een zevental vragen, laten we maar meteen beginnen denk ik.

De eerste vraag is: hoe kwam de gemeente Hollands Kroon in aanraking met het project Kooyhaven?

B: Nou, de historie van het project Kooyhaven gaat verder terug dan de historie van Hollands Kroon. Het project Kooyhaven dateert uit een ander tijdperk waarin wij vanuit de Kop van Noord-Holland, die toen nog qua governance uit 9 gemeenten bestond, toen werd er een initiatief uitgerold onder de naam Kop en Munt. En Kop en Munt was een soort van investeringsprogramma wat door provincie en Noordkop was bedacht om een antwoord te bieden op de krimpende Koninklijke Marine in onze regio. De Marine had een hele dominante plek in de haven van Den Helder en bepaalde ook voor een groot deel de bedrijvigheid in Den Helder. En toen duidelijk werd dat de



Marine structureel ging inkrimpen en er veel capaciteit zou vrijvallen en meer ruimte zou komen voor civiele activiteiten, toen is er een initiatief opgepakt. Dat heette nogmaals Kop en Munt, en daarin zijn allerlei projecten ondergebracht met als insteek een bijdrage te leveren aan het vervangen van de werkgelegenheid die verloren was gegaan bij de Marine. En onderzoek had uitgewezen dat er een hele grote kans zou zijn dat een have met een kade een leemte zou kunnen invullen die in een groot deel van Nederland werd gezien.

C: Oke, dat is duidelijk, wanneer speelde dit ongeveer?

B: Ik denk dat we spreken over begin deze eeuw, dus rond 2000, 2001, 2002.

C: Oke, want zoals ik had gelezen is echt rond 2010 dat de haven daar, dat dat echt speelde, maar dat ligt meer in de media dat het toen pas begon te spelen?

B: Nee, het was toen ook in de media, want het begon met een vreselijke clash, als we het dan hebben over horizontale samenwerking. Een vreselijke clash tussen Den Helder en Anna Paulowna. Want Den Helder introduceerde het idee van een binnenhaven, buiten haar gemeentegrenzen, zonder dat met de buurgemeente, die ging over dat gebied, af te stemmen.

C: Ja, en Anna Paulowna is deel van wat nu Hollands Kroon is?

B: Ja, het Noord-Westelijke gedeel van de gemeente

C: Oke, dan weet ik ook waarom ik dat niet eerder ben tegengekomen, want toen heette dat waarschijnlijk nog niet Kooyhaven, maar werd dat onder een andere naam...

B: Nou, ik weet het niet. Volgens mij werd het wel al vanaf dag 1 Kooyhaven genoemd. Maar het is toen een jaar lang in de media geweest, er was ruzie en 'belachelijk' en 'hoe kan het nou' en 'wie zit hier achter?'. Toen is het plan min of meer weer in een lade beland, maar er werd toch keer op keer als het ging over dit onderwerp, over economische groei, werkgelegenheid, ja werd voortdurend gewezen op het rapport dat er lag en het potentieel wat lonkte. En uiteindelijk is dat inderdaad rond 2010, toen die hele fusie rond over de Kop van Noord-Holland kwam, is ook dit onderwerp weer geagendeerd.

C: Duidelijk, oke,

B: Je moet je voorstellen, er was op dat moment, 2010, was er een serie gesprekken op gang gekomen tussen de burgemeesters en de commissaris van de Koning, Johan Remkers. En die hebben met elkaar gezocht naar het antwoord op de vraag van 'hoe kan het nou, dat wij met elkaar zoveel kansen zien, maar dat het niet lukt om ze met elkaar te benutten. En dat was eigenlijk de opmaat naar een, ja, onder andere naar die fusiegolf, maar ook naar een economisch stimuleringsprogramma, wat we samen zouden dragen. En dat werd 'de Kop Werkt'.

C: Duidelijk, ja is ook dan het moment dat u met z'n allen zegt, we moeten meer samenwerken hierin, lijkt mij?

B: Ja, klopt.

C: Oke, daar word het al een stuk duidelijker van. En wat wil uw gemeente verder nog bereiken met de Kooyhaven? Dus eigenlijk vooral economische stimulatie als ik u begrijp? En werkgelegenheid..

B: Ja, waar onze gemeente naar zoekt is een verbreding en verdieping van de economische structuur. Wij zijn een plattelandsgemeente, waar een groot deel van de grondoppervlakte agrarisch word gebruikt, en we worden ook wel de agrarische hoofdstad van Nederland genoemd, omdat we

hier een heel innovatief agrarisch ondernemingsklimaat hebben. Grote, goed georganiseerde bedrijven, echt state-of-the-art vaak. Ook een voorbeeld voor andere delen in Nederland en Europa. En we moeten constateren dat die bedrijvigheid in toenemende mate minder werkgelegenheid oplevert, andere werkgelegenheid, hoogwaardigere werkgelegenheid, maar 'grosso modo' ook minder werkgelegenheid. Dat zit nu ongeveer op 0.7 fte per hectare. En dat is natuurlijk niet heel erg royaal. En wij hebben gezegd, om weerbaar te worden in alle economische winden, goed weer, slecht weer, dreiging zon, moeten wij kunnen terugvallen op andere economische activiteiten, die ook zorgen voor een gezonde werkgelegenheid. Met uitdagend werk, op alle niveaus, mbo, hbo, universitair. Ja en daar helpt dit soort ontwikkelingen bij. Den Helder is natuurlijk echt een haven met een strategische ligging ten opzichte van de Noordzee. Maar ook met een groot achterland, wat bereikbaar is via het Noord-Hollands Kanaal en het IJsselmeer. En om die reden is een binnenhaven, helemaal geen gek idee. Ondersteunend aan de zeehaven. De redenering die het havenbedrijf heeft gekozen en die steun ik wel, is dat de diepzeekades, niet moeten worden gebruikt voor activiteiten die eigenlijk ook aan een niet diepzeekade zouden kunnen plaatsvinden. En die niet diepzeekade, die ligt in Kooyhaven, die is dus ondersteunend en de echte diepzeehaven, die ligt in Den Helder. En als je daarin in je aanbod aan de markt een duidelijk onderscheid in maakt dan kan die diepzeehaven beter renderen en kunnen de ondersteunende functies goed tot ontwikkeling komen bij dat natte bedrijventerrein.

C: Ja duidelijk, dat sluit ook wel een beetje aan op wat ik verder daarover nog wil vragen, of u dan dat doel, de economische verbreding, nog deelde met andere partijen? U haalt bijvoorbeeld Port of Den Helder aan. Ja die deelt dan denk ik wel een beetje dat doel met u, maar wellicht had u ook nog wel een ander doel of is de grondslag net wat anders?

B: Nou ja, de grondslag is natuurlijk beduidend anders als je een plattelandsgemeente bent en geen havenstad. Maar wij zien wel met de ligging van onze gemeente ten opzichte van Den Helder en de betekenis van onze gemeente in de energietransitie, daar zien we wel een koppeling. Om een voorbeeld te geven, er is op dit moment in Den Helder een regiodeal getekend voor de Kop van Noord-Holland, dus daar horen wij ook bij, we hebben ook meegetekend, waarbij het Rijk zegt, we kunnen voor deze regio geld investeren om die energietransitie verder vorm te geven. En dan gaat het niet zozeer om weer windmolens en zonnepanelen, maar dan gaat het vooral over ander vormen van energie, waaronder waterstof. En zoals je misschien weet, word er op dit moment voorbereiding getroffen om op de Noordzee grote windmolenparken te organiseren, onder andere ten westen van de Kop van Noord-Holland. En dat betekent dat die elektriciteit straks in grote mate beschikbaar komt. De rekensommen laten nu al zien dat energie eigenlijk een product is wat nauwelijks waarde gaat hebben in de toekomst. De waarde om het op te wekken, of de kosten om het op te wekken, dat vertaald zich in een waarde en daar houdt het ongeveer op, want er is gewoon veel te veel. En dat betekent dat we een basis hebben om een waterstof economie op poten te zetten en daar hebben wij in onze gemeente weer een aantal attributen voor, zoals daar zijn, het gasverdeelstation van de Gasunie in de Wieringermeerpolder. En dat sluit aan op die waterstofbackbone en dat sluit ook aan op die energiehaven Den Helder. Want de bedoeling is dat daar uiteindelijk een opslag/overslag situatie ontstaat voor waterstof die vanaf de Noordzee word binnengebracht en uiteindelijk word doorgeleid naar dat verdeelstation in de Wieringermeer.

C: Ja dat is wel een heel interessant verhaal, vind ik zelf overigens. En u doelt ook al een beetje op de acties die ondernomen zijn om het doel te bereiken, u heeft een bepaalde manier gecreëerd om daar geld voor vrij te maken, om het even simplistisch te zeggen. Heeft u dan ook nog andere acties ondernomen of gaat dat vooral om samenwerking of hoe heeft u dat ervaren?

B: Wij hebben in het kader van de investeringsagenda die we met de de Kop van Noord-Holland in 2014 hebben opgesteld, de Kop Werkt, hebben we 30 miljoen bij elkaar gebracht. 15 van de gemeente en 15 van de provincie. En we hebben gezegd we gaan het geld investeren in onze speerpuntsectoren, en daar hoort de energietransitie bij. Energie is een speerpuntsector bij ons en met name vanuit het maritieme invalshoek. Er staan bij ons natuurlijk heel veel windmolens, maar dat levert niet heel veel werkgelegenheid op, maar wat wel werkgelegenheid oplevert is dat die windmolens op zee, die hebben heel veel inspectie nodig. Er moeten leidingen worden bewaakt, er moet onderhoud worden gepleegd, dat gaat op zee drie keer zo hard als op land en daar hebben we een infrastructuur voor waar we op door willen borduren. Dus wij hebben gezegd wij moeten met onze investeringsagenda allereerst de planologie zo ontwikkelen dat dat echt snel tot zijn recht kan komen. En daarnaast middelen beschikbaar hebben om mee te investeren, daar waar nodig. Soms om een onrendabele top weg te halen, soms om locaties te ontwikkelen, zoals Kooyhaven, afhankelijk van wat de markt vraagt.

C: Oke, dat is allemaal best wel duidelijk zoals u het uitlegt. Wil ik eigenlijk gewoon verdergaan, wat voor afspraken zijn er eigenlijk gemaakt met andere partijen?

B: Nou, wat we hebben gedaan is voor de Kop van Noord-Holland een soort kennisnetwerk opgezet onder leiding van het ontwikkelingsbedrijf Noord-Holland-Noord. Dat ontwikkelingsbedrijf Noord-Holland-Noord is een uitvoeringsorganisatie van de gezamenlijke gemeenten in de Noord-Holland-Noord regio, dus dat zijn zeventien gemeenten, waarbij Enkhuizen en Castricum de meest zuidelijke zijn en de rest ligt allemaal ten noorden daarvan, inclusief Texel. En die zeventien gemeenten betalen jaarlijks een bedrag aan het ontwikkelingsbedrijf om ons te helpen, a in acquisitie en propositie ontwikkelen en b in uitvoeringsactiviteiten bijvoorbeeld op dit dossier. En dat betekent dat het ontwikkelingsbedrijf een soort van platform heeft gemaakt waarbij de New Energy Coalition is aangesloten, het green shipping programma van de Waddenzee havens is aangesloten, de visserijsector en de maritieme sector in Den Helder. En zo hebben we een heel netwerk van belanghebbenden, die met elkaar nadenken over 'what's in it for me', wat kunnen we ermee en welke rol gaan we spelen. Voorbeeld is dat er nu een, dan ga ik even een zijstapje maken, door de hele nieuwe stikstof regelgeving in natura2000 gebieden op de Noordzee, zorgt ervoor dat garnalenvissers uit de Kop van Noord-Holland, die zit met name in Den Oever en op Texel, dat die straks niet meer mogen uitvaren omdat ze geen natuurbeschermingswetvergunning krijgen. En dat heeft te maken met hun stikstofuitstoot. De NB-wet regelt hoe dat werkt in de praktijk als jij wil werken in een gebied waar die natuurbescherming opzit, zoals een natura2000 status. Dan moet je inzichtelijk maken hoe het zit met je uitstoot. Nou en de normen die worden gehanteerd, die maken het onmogelijk, zoals het er nu uitziet, dat visserij schepen in die gebieden kunnen blijven vissen. Dat betekent dat die visserij schepen moeten schakelen naar een andere brandstof. Het is nu diesel en dat zal waarschijnlijk waterstof moeten worden. Nou dat betekent dat daar ook weer een belang komt om een tankinfrastructuur langs de Waddenzee te hebben. Te beginnen in Kooyhaven, want daar word al voorbereiding getroffen voor een tankstation, maar ook in de haven van Den Helder zelf, de haven van Den Oever, en dan gaan we de dijk over en dan komen we in Harlingen, Lauwersoog en Eemshaven in Groningen. Dat soort ontwikkelingen vloeit voort uit het initiatief.

C: Dat maakt het al een stuk complexer dan dat ik zo op het begin had ingezien, moet ik eerlijk zeggen. Want ik begrijp nu bijvoorbeeld ook dat er veel meer dan twee gemeentes, namelijk Den Helder en Hollands Kroon, eigenlijk, betrokken zijn bij het project Kooyhaven?

B: Nou, als we kijken naar de planologische situatie, dan geeft Hollands Kroon feitelijk de bestemming aan het gebied op verzoek van Den Helder. Maar Den Helder wordt de exploitant met de Port of Den Helder. Port of Den Helder is natuurlijk een publieks NV, die is feitelijk door Den

Helder in de markt gezet als de uitvoerende kracht. Dus Port of Den Helder gaat acquisitie doen, wij beoordelen de aanvragen, leveren de vergunning en daarbij toetsen we aan een bestemmingsplan waarbij afspraken zijn gemaakt met omwonenden over een aantal kritische voorwaarden.

C: Oke en wat voor kritische voorwaarden zijn dat bijvoorbeeld geweest?

B: Nou, dat zijn met name de openstelling van de haven, dus wanneer kan je erin en wanneer moet je eruit zijn, dat is er één. De milieucategorisering, de omwonenden willen hun veiligheid gewaarborgd zien. Dat betekent dat bepaalde installaties op de haven geen optie zijn op dit moment, dat is lastig, kom ik zo nog wel even op terug. Nou, Menno, dat zijn volgens mij de twee belangrijkste, wat zou je nog toevoegen?

A: Ja. De..

B: Veiligheid en tijd.

A: Ja, dat zijn ze.

C: Ja, oke, er zijn inderdaad een paar dingen met de omwonenden afgesproken, die het wellicht belemmeren voor bedrijven om die plek interessant te maken?

B: Ja, op dit moment blijkt dat in de praktijk een lastige barrière te zijn. Dat energy tankstation wat wordt voorbereidt, dat past binnen de randvoorwaarden, dus daar is geen enkel probleem mee. Maar er is ook belangstelling van een groot brandstoffenbedrijf. En dat heeft een gefaseerde ontwikkeling op het oog, waarbij de derde ontwikkeling, de laatste, in strijd is met het verbod op die specifieke installatie.

C: Oke, welk bedrijf was dat brandstoffenbedrijf?

B: Dat is het bedrijf Marees

C: Ah kijk, dat dacht ik wel, daar heb ik vrijdag nog een interview mee. Oke, dit wordt zo inderdaad al wat duidelijker en ik denk dat het ook goed is om in dit geval wat meer over de planologische inslag te praten. Dus hoe die samenwerking met gemeente Den Helder, de omwonenden en eventuele bedrijven die dan toch geïnteresseerd zijn in dat gebied. Op basis waarvan zijn bijvoorbeeld de beslissingen gemaakt om de Kooyhaven in uw bestemmingsplan op te nemen?

B: Nou, dat heeft te maken met die economische ontwikkeling die wij ambiëren.

C: Oke, dat is wel duidelijk inderdaad.

B: Ja dat is een belang van de Kop van Noord-Holland, niet alleen van ons maar meer regionaal. En wij hebben gezegd, daar moet je regionaal elkaar in steunen en daar pluk je regionaal met elkaar de vruchten van. Dus dat heeft in de gemeenteraad uiteindelijk de doorslag gegeven. Waarbij we moeten aantekenen dat er wel ook weerstand was van met name omwonenden. Over de aard van de activiteiten, daar hebben we dus toezegging over gedaan, dat heeft geleid tot een convenant. En dat convenant is nu het toetsingsinstrument bij vergunningaanvragen.

18.08

C: Ja, en over dat convenant, want daar heeft u.. zoals ik begreep is er afgelopen zomer nog een keer met de omwonenden gesproken?

B: Ja

C: Was dat om meer ruimte te zoeken in dat convenant of..?

B: Ja, ja, wij hebben geconstateerd dat we sinds het vaststellen van de nieuwe bestemming, dat was 2016, dat we zijn ingehaald door de tijd. Wij konden in 2016 niet voorzien dat onze regionale economie een heel sterk energieaccent zou krijgen en dat dan ook daar een nieuw type bedrijven op af zou komen. En wat we nu moeten constateren is dat die afspraken in het convenant knellend zijn, waar dat niet strikt noodzakelijk zou moeten zijn. En ik noem een voorbeeld, één van de dingen die er in staan is dat er niet voor 6 uur en niet na 23 uur mag worden gewerkt in de haven, dat heeft met geluid te maken. Dat vonden we op dat moment een hele logische voorwaarde, want dan zit je nog in oude economie te denken en dan denk je aan klinkend staal en andere herrie. Maar we moeten nu constateren dat de activiteiten een heel ander karakter hebben en dat daar nauwelijks geluid bij te pas komt. Dus wij vinden derhalve die eis op het gebied van tijd minder relevant geworden. En die zouden we graag met de betrokken partijen, de omwonenden, nog eens een keer tegen het licht willen houden. Zijn daar geen andere garanties voor te bedenken met elkaar? En voor Marees, om maar een voorbeeld te noemen, is die beperking in tijd een showstopper. Want zij zeggen, wij hebben die tankers die ons komen bevoorraden, hebben we niet in de hand. We kunnen niet zeggen je mag om 11 uur arriveren of om 5 uur of om 3 uur 's nachts. Die tanker komt als het in de planning zover is. En ze hebben ook duidelijk gemaakt, bewoners zijn ook op bezoek geweest bij het bedrijf. Ze hebben duidelijk gemaakt dat dat gepaard gaat zonder geluidsoverlast.

C: Ja, dus daar moeten eigenlijk nieuwe afspraken voor gemaakt worden, u heeft tijd, maar ook het geluid wat er geproduceerd wordt, daar wilt u dan eigenlijk nog afspraken voor maken begrijp ik..

B: Ja ja, en ook die installatie waar Marees over wil beschikken. Wat is de afkorting ook weer Menno, van zo'n installatie?

A: Bevi

B: Bevi, ja, dat is een, B-E-V-I, dat is een term die hoort bij een type installatie waar ook een bepaalde milieucategorie bij hoort. En dat wordt beschouwd als een veiligheidsrisico. En op papier zou je dat ook zo kunnen benaderen, maar in de praktijk zijn er zoveel garanties en waarborgen dat er van gevaar eigenlijk geen sprake hoeft te zijn. En de kring, de milieucirkel rond die installatie is zo groot, dat de eerste bewoning op veilige afstand zit. En om die reden zeggen wij, zou je voor dat specifieke bedrijf, daar een ontheffing voor moeten kunnen regelen. Alleen dat betekend dat daar allemaal nieuwe afspraken over moeten worden gemaakt en dat is ook een voorwaarde die de gemeenteraad heeft gesteld. We hebben al gesondeerd bij de gemeenteraad van Hollands Kroon, in hoeverre die bereid is het convenant op te rekken. Nou de gemeente heeft gezegd die bereidheid is er absoluut, maar de mate waarin hangt af van hoe de inwoners erin zitten.

C: Ja, met andere woorden, u heeft echt de inwoners nodig om hierin verder te komen?

B: Ja, er moet draagvlak zijn bij de omwonenden om verder te kunnen gaan en daar steken we nu onze energie in. Corona helpt daar niet bij, omdat het lastig is elkaar fysiek te treffen. En je snapt wel als je via zo'n schermje als dit een spannend en ook wel verstrekkend gesprek moet voeren, dat dat niet makkelijk gaat.

C: Nee dat begrijp ik zeer goed

B: Onze volgende overlegronde die zal ook pas plaats vinden als we het fysiek kunnen doen.

C: Dus dat zijn eigenlijk nog weer andere redenen dat het project in die zin waarschijnlijk wat vertraging oploopt daardoor?

B: Ja

C: Oke, dan kunnen we wel verder gaan, wat voor informatie dat er is, of wat u heeft, of wat er voor informatie tussen deze partijen, dus de omwonenden, bedrijven, gemeente en de haven werd er gedeeld? Is daar een open informatiedeling? Hoe ziet u dat? Is er bijvoorbeeld informatie die u al weet, bijvoorbeeld over zo'n bevi installatie, wat de omwonenden niet zouden weten?

B: Nee, we hebben daar een redelijk actieve houding in. Er is augustus vorig jaar is er een bijeenkomst geweest waarbij we alle omwonenden hebben uitgenodigd en hebben bijgepraat, omdat er een nieuw momenten was ontstaan. Er waren meer bedrijven geïnteresseerd in vestiging, maar die liepen allemaal tegen dezelfde beperking aan, dus we hebben de vraag bij de omwonenden neergelegd, zijn jullie bereid om met ons het gesprek aan te gaan, om te kijken of deze bedrijven toch geaccommodeerd kunnen worden. En daar was in beginsel een open houding. Daar waren we blij mee, maar bij de eerste echte nieuwe overlegronde bleek toch dat er nog weerzien bestond tegen wat er nou uiteindelijk de bedoeling is. En ik denk dat dat vooral word ingegeven door gebrek aan kennis van de activiteiten die wij beogen en dat we daar meer energie in moeten stoppen, om ook vanuit het algemeen economisch belang, wat eigenlijk ook voor de inwoners geldt, dat we dan toch een situatie creëren waarin iedereen zich comfortabel voelt en waarin die activiteiten toch kunnen worden opgestart.

C: Dus bijvoorbeeld een barrière is dat u informatie, of wel kennis heeft, die gewoon niet altijd zo makkelijk is over te brengen naar omwonenden.

B: Nee, en het begint er ook mee, staan omwonenden er voor open? Er is een groepje wat zegt, ja moet je luisteren, er zijn afspraken gemaakt, we horen het wel als jullie eruit zijn. Die willen dat overleg niet echt voeren. Anderen zijn wat meer geneigd dat gesprek aan te gaan en dat betekend dat er ook een krachtenveld is in die groep omwonenden, daar hebben we ook mee te maken. Ja en dat krachtenveld is minder makkelijk te beïnvloeden, als je wordt beperkt door bijvoorbeeld corona. Wij zijn, we voelen ons niet vrij om met iedereen het persoonlijke gesprek aan te gaan, tekst en uitleg te geven, op locatiebezoek te gaan, elkaar te overtuigen. Er is altijd de afstand die dat belemmert.

C: Dus de informatievoorziening wordt in die zin ook door corona nu tegengehouden? Voor de omwonenden, dat u dan niet daar op bezoek kan, het even rustig kunt uitleggen hoe het allemaal in elkaar zit of welke kant het op kan gaan?

B: Ja, het echte gesprek ontbreekt

C: Ja, want dat viel mij op een gegeven moment nog op, dat de bewonerscommissie, die was op een gegeven moment opgeheven, en daar waren dan nu weer geluiden om dat, afgelopen jaar, weer op te richten. Dat betekend, lijkt mij ook, dat in die periode dat het opgeheven was, dat het contact met de omwonenden, gestopt was?

B: Ja, dat klopt. En de Port of Den Helder, als initiatiefnemer, heeft gezegd, ja wij vinden het toch wel prettig, als er een vertegenwoordiging is van de omwonenden, waarmee wij het gesprek kunnen voeren, want dan wordt het een stuk efficiënter. En dat is nu wel weer georganiseerd, alleen doordat corona er is, wordt die relatie niet echt goed ontwikkeld.

C: Ja, dus hoe die relatie zich nog gaat ontwikkelen en welke kant dat, of hoe de Port of Den Helder en u wellicht ook dat wil op zien gaan, dat laat nog even op zich wachten totdat de corona maatregelen dat weer toelaten..

B: Ja want Menno er staat toch een gesprek gepland?

A: Ja ja, dat klopt. Er staan diverse gesprekken gepland, want ondanks corona gaat er best wel een hoop door. Maar met name, even kijken hoor, de gesprekken staan gepland, vervolgesprek met de bewonerscomité, uit mijn hoofd eind mei, begin juni, staan twee opties voor ingepland. Even afgezien van wanneer het fysieke gesprek dan weer kan plaatsvinden. En ja er is natuurlijk op andere manieren is er wel afstemming mogelijk, maar dat is dan telefonisch, per mail of in inderdaad zo via videobellen. Daarmee creëer je dus natuurlijk niet, ja toch een bepaalde afstand. Het is prettig om dit aan een ronde tafel met elkaar te kunnen bespreken. En daarmee creëer je natuurlijk ook een bepaalde saamhorigheid en draagvlak uiteindelijk, voor elkaars standpunt. Want daar gaat het natuurlijk om.

B: Kijk als het gaat om het garanderen van veiligheid, dat doe je niet in een telefoongesprek.

A: Nee

B: Dan moet je elkaar in de ogen kijken en dan moet je goed uitleggen wat er aan de hand is en hoe je dat dan gaat doen. En er moeten vragen gesteld kunnen worden, je moet door elkaar heen kunnen praten, om ook uiteindelijk een goede scherpte te kunnen krijgen. Nou en dat gaat nu niet.

C: Nee, dat kan ik me zeker voorstellen.

A: Niels, om even terug te komen op jouw vraag over de contact met de bewonerscomité. Vorig jaar eind augustus heeft er een bewonersavond plaats gevonden, georganiseerd door de Port of Den Helder, waarbij best wel een hoop mensen, best wel een hoop animo voor was vanuit omwonenden, ook vanuit het bedrijfsleven, zijn er een aantal presentaties, stukje voorlichting gegeven over wat de bedoeling was en is een traject afgestart als het ware. En daarbij is eigenlijk ook de oproep gedaan om weer een nieuw bewonerscomité te gaan formeren. Daar is mee aan de slag gegaan en je ziet ook dat dan een aantal maanden daarna weer een club mensen zich verenigd heeft en ook een bewonerscomité vormt momenteel.

C: Ja, precies, dat had ik inderdaad al gezien dat ze nu wel weer samen willen gaan werken en dat kwam deels ook omdat de omstandigheden dus wat veranderd zijn.

A: Ja

C: Ja, dat is denk ik wel goed om henzelf nog even naar te vragen. Ik heb volgende week met Mieke Ligthart heb ik dan een gesprek. Dus ja, dat wordt ook denk ik nog een interessant gesprek. Even kijken, want we hadden het even over informatie en u had eigenlijk wel het gevoel dat alle informatie open gedeeld werd, dus ook vanuit u kant, maar ook vanuit anderen partijen richting u?

B: Nou ja, kijk, Port of Den Helder voert allerlei acquisitie gesprekken en daar worden wij natuurlijk niet tot in detail over bijgepraat, hoeft ook niet. Maar op het moment dat het serieus wordt, ja dan worden wij natuurlijk wel van alles op de hoogte gesteld, simpelweg omdat we ook de vergunning moeten verlenen. Dan moet je van hoed en de rand weten. En onze gemeenteraad die moet de bestemmingsplanwijziging goedkeuren als daar aanleiding voor is. En dan moet je ook van hoed of de rand op de hoogte zijn.

C: Ja, precies, dus in die zin zit er eigenlijk allerlei instituties wel ingebakken dat u daar wel van op de hoogte moet zijn.

B: Ja, maar ik wil ook benadrukken dat er aan onze kant geen enkel idee is dat wij niet goed op de hoogte zouden zijn gebracht hoor. We hebben daar het volste vertrouwen in die samenwerking dat die daar goed in voorziet.

C: Ja, nee, dat is inderdaad waar in naar op zoek was en dat is mijn inderdaad nu duidelijk. Ik denk dat dat heel goed is voor zo'n project. Dan wil ik eigenlijk verdergaan naar de laatste, een van de laatste vragen, wat zijn eigenlijk de kosten, en dan kunt u denken aan geld, maar ook wellicht andere kosten die u al heeft gemaakt voor dit project?

B: Nou, wij hebben betrekkelijk weinig kosten gemaakt als gemeente Hollands Kroon, omdat we ons op het standpunt hebben gesteld dat het bij ons gaat om de planologische medewerking, dus dat proces hebben we ondersteund. En de, laten we zeggen, investeringskosten zijn gedragen door a, de ontwikkelaar, dat is een combinatie van aannemingsbedrijven en de opdrachtgever, afnemer, dat is Port of Den Helder. Die zijn de financiële verplichting aangegaan.

C: Ja, duidelijk. En die ontwikkelaars, kunt u daar misschien nog wat meer over vertellen?

B: Nou er zijn twee partijen, DuraVermeer en De Vries & Van der Wiel, die hebben samen de expertise om dit soort projecten van A tot Z uit te voeren. En die hebben elkaar gevonden in de hele exploitatie opzet van de aanleg. En daarbij hebben wij, dat is gek om te zeggen, daarbij hebben wij als gemeente Hollands Kroon, zijn wij penvoerder geweest in een subsidieaanvraag bij het ministerie van infrastructuur, om meer dan een miljoen euro beschikbaar te hebben voor de aanleg van de kade op zich zelf. Daar zat een Rijksinvestering achter. En die Rijksinvestering had voor tot doel het publieke gebruik van die kade mogelijk te maken. Want als die kade door een bedrijf wordt gefinancierd, dan is de praktijk over het algemeen, dat de kade niet makkelijk toegankelijk is. En de hele inzet van dit traject is juist dat de kade voor iedereen beschikbaar moet zijn. En dat betekent dat de investering die moet worden gedaan, met dat subsidie geld, dat die dat feitelijk mogelijk maakt.

C: Oke, duidelijk. En verder begrijp ik dus dat die ontwikkelaars die hebben ook wel een groot belang bij dit project op dit moment..

B: Nee, die hebben geen belang meer, want die hebben alle gronden direct overgedragen, na afronding van het project, aan Port of Den Helder. Dus de ontwikkelaars hebben wel het uitvoeringsrisico genomen, door het werk binnen een bepaalde begroting te kunnen afronden. Maar daarna zijn de gronden overgedragen aan Port of Den Helder en die staat financieel aan de lat voor het vervolg.

C: Duidelijk. 33.33 Oke, dan begrijp ik dus dat het niet perse voor mij nog interessant is om hen nog te interviewen, want u zegt eigenlijk dat Port of Den Helder die weer opdrachtgever was van deze ontwikkelaars.

B: Ja

C: Oke, ja ik denk dat ik wel voor al mijn vragen een antwoord heb. Is er verder nog iets waarvan u denkt, dit is nog belangrijk of dit wil ik er nog aan toevoegen?

B: Nou ja, toevoegen denk ik Menno, zie ik niet 1,2,3 wat we nog zouden kunnen aanvullen. Wat ik wel belangrijk vind is de toonzetting van het verhaal wat je maakt. In de zin van, je moet wel komen tot een conclusie neem ik aan.

C: Ja, die conclusie kan alle kanten nog op gaan...



B: Ja, maar ik zou dan eigenlijk wel willen meegeven dat dit project duidelijk maakt dat de complexiteit van een infrastructurele ontwikkeling, als een haven, toeneemt naarmate je de participatie laat oplopen. En dat klinkt als een negatieve annotatie, zo bedoel ik het niet. Maar de consequentie van dat je met iedereen een afspraak wil maken om dan ook de participatie volledig door te voeren, betekend dat je in de praktijk enorme vertraging oploopt.

# Interview Port of Den Helder

Vragen:

1. Hoe kwam de Port of Den Helder in aanraking met het project Kooyhaven? Kwam het initiatief vanuit Port of Den Helder?
2. Op wat voor manier was u bij het project Kooyhaven betrokken en wat was/is uw doel met het project Kooyhaven?
  - Deelde u dit doel met andere partijen?
3. Wat voor acties heeft Port of Den Helder ondernomen om dit doel te bereiken?
4. Wat was uiteindelijk de uitkomst van deze acties? Zijn er bijvoorbeeld afspraken gemaakt?
  - Afspraken met de gemeenten?
  - Afspraken met de omwonenden?
  - Afspraken met bedrijven? – Waarom haken bedrijven af?
5. Op basis waarvan zijn beslissingen gemaakt om het project Kooyhaven uit te voeren? En hoe zijn die beslissingen gemaakt?
6. Wat voor informatie werd er gedeeld tussen de verschillende partijen?
  - Heeft u het gevoel dat, wellicht op bepaalde momenten, er informatie voor u werd achtergehouden door andere partijen?
  - Heeft u op bepaalde momenten informatie bewust achterwege gelaten voor andere partijen?
7. Wat zijn de kosten die u al heeft gemaakt voor dit project?
  - En daarnaast, wat zijn de baten die u verwacht te halen of al heeft gehaald uit dit project?

Interview:

- Aantal Personen: 2 (A: interviewee 4, B: onderzoeker)
- Datum: 5 mei 2021
- Duur: 35.55
- Via Google Meets

B: Oke, dan is de opname gestart, u ging er inderdaad mee akkoord dat de opname gestart was?

A: Ja, en dat die gebruikt wordt om daarmee teksten op te nemen voor het uitwerken van je scriptie.

B: Ja, nou heel fijn, bedankt. Dan ga ik ook gewoon meteen beginnen met de eerste vraag en dat is hoe kwam de Port of Den Helder in aanraking met het Project Kooyhaven en kwam het initiatief ook vanuit Port of Den Helder?

A: Ja.. Nou die laatste vraag is negatief te beantwoorden, want de ontwikkeling van Kooyhaven die is eigenlijk al begonnen, voordat de Port of Den Helder als verzelfstandigd havenbedrijf bestond. Dus er was een heel lang lopend traject, wat vooral ook op het niveau van de gemeentes een lange aanloop heeft gehad, om te komen met een initiatief voor het creëren van een binnenhaven. Ook op die plaats, een binnenhaven met een bedrijventerrein, op het grondgebied van Hollands Kroon, toen nog Breezand. En nou, dat heeft heel veel jaren gekost en uiteindelijk is het besluit om het te gaan doen is genomen en ongeveer in dat tijdsbestek, in 2013, werd ook de haven van Den Helder verzelfstandigd. Dus een heel stuk van de voorbereiding en van de horizontale coördinatie, afstemming met de bewoners, afstemming tussen de gemeenten en zo verder, heeft plaatsgevonden voordat Port of Den Helder er was. Uiteindelijk, bij de verzelfstandiging, is er wel gezegd, Port of Den Helder, deze haven, die wordt nu gebouwd en ontwikkeld en die komt in jullie beheer. Dus uiteindelijk werden wij wel de partij die het terrein gingen afnemen. En het terrein is

gebouwd door een consortium, dat bestaat uit DeVries & van de Wiel en Dura Vermeer. En dat werd eigenlijk voor ons de partij die het gingen opleveren. Waarbij er dan, nou ja, voor een deel moest dat vanuit Port of Den Helder dan gefinancierd worden. En een deel is, en dat geldt vooral voor de kade, die is via een subsidietraject via de gemeente Hollands Kroon gelopen. Maar, het risico van de ontwikkeling, het afnemen daarvan en ook het betalen daarvan, dat ligt en dat lag bij Port of Den Helder, als onderdeel van de verzelfstandiging.

B: Ja, dus u bent geprivatiseerd zeg maar, als bedrijf, of is dat niet het goede woord?

A: Ja, we zijn geprivatiseerd in die zin dat wij nu een overheids-NV zijn. Dus wij zijn in handen van één eigenaar en dat is de gemeente Den Helder. Maar we zijn wel een NV, dus we hebben een eigenstandige begroting en balans. En van die balans.. en die financiering moesten wij die Kooyhaven gaan ontwikkelen.

B: Ja, dus u had.. had u dan als Port of Den Helder nog überhaupt de optie om te zeggen, wij hoeven die haven er niet bij, bij onze NV?

A: Nou nee, dat was eigenlijk al een traject wat heel ver was gevorderd, toen de Port of Den Helder er was. Het is wel zo dat onze raad van commissarissen destijds kritisch is geweest ten aanzien van deze ontwikkeling, maar eigenlijk wat het al een zaak die beklonken was en is het als besluit zeg maar overgedragen aan de Port. Overigens, dit heeft allemaal gespeeld in de periode 2013, 2014/15 zo'n beetje. En het eerste kavel is in 2017 opgeleverd. En de huidige directievoering van Port of Den Helder is in 2016 daar aangetreden, dus de huidige directeur, mevrouw Bolderheij en ook ik ben ook van februari 2016. Dus, nou ja, toen wij zeg maar deze verantwoordelijkheid gingen dragen, toen was dat besluit al wel genomen.

B: Ja, duidelijk. En op wat voor manier bent u dan bij het project Kooyhaven betrokken/wat is nu uw doel met dit project Kooyhaven?

A: Ja. In eerste instantie was het dus één van onze ontwikkelprojecten, waarvan het ontwerp en de hele behoeftestelling eigenlijk al voor onze tijd geregeld was, maar moesten wij dus nu de opdracht die aan het consortium was gegeven moesten wij gaan afnemen, dus wij waren de afnemende partij van dat consortium. Dus we zijn in 2017, nou, hebben we ook op feestelijke wijze de eerste kavels en de kade in ontvangst genomen en in gebruik genomen. En op 31 december van vorig jaar, dus 2020, hebben wij de laatste tranche van het terrein afgenomen. In totaal behelst dat 14 hectare aan bedrijventerrein plus dan nog een openbare kade voor het laden lossen van schepen. Wat was onze betrokkenheid daarbij? Dus, nou ja, wij waren de afnemende partij, dus wij moeten zeker stellen dat het consortium levert wat was afgesproken. Wij waren ook de toezichthouder op de kwaliteit van het geleverde werk in die zin. En wij waren ook uiteindelijk de risicodragende partij die die kavels moest kopen. He, dus die kavels zijn nu het economische eigendom van Port of Den Helder.

B: Ja, was u in die zin dan ook de opdrachtgever van het consortium?

A: Ja, dat is uiteindelijk naar ons als Port of Den Helder overgedragen. Maar de opdracht was dus feitelijk al gegeven.

B: Ja, die was al door de gemeente gegeven.

A: Ja, er lag een ontwerp en een bestek en al die dingen meer, dus daar hebben wij ook geen invloed meer op gehad. Het was gewoon eigenlijk al een lopend project wat, nou, in onze opdrachtgeverschap werd overgedragen.

B: Oke, dus ik begrijp dus zo dat het hele initiatief, dat komt eigenlijk vooral vanuit de gemeente en dan wel waarschijnlijk gemeente Den Helder.

A: Ja, nou, het was een regionaal haven gebonden bedrijventerrein dus dat was ook een regionaal initiatief. De regio die heeft ook gezegd van nou, het zou heel goed zijn om de economie van de regio te versterken met een binnenhaven op die plek. Het doel van een binnenhaven op die plek was dat er een logistieke hub zou ontstaan op de locatie Kooyhaven, waardoor, via het water allerlei logistieke stromen naar de zeehaven konden gaan lopen. He, de zeehaven van Den Helder heeft een belangrijke functie als offshore haven. Dus die brengen allerlei spare parts en mensen en werkzaamheden worden naar zee gebracht om de olie-en gas offshore installatie te onderhouden. Nou, dan moet er dus reservedelen, spare parts , containers moeten daar allemaal naar toe. En Kooyhaven zou een plek zijn achter de sluis, om die logistiek te kunnen opzetten.

B: Dan werd het meer gezien als een soort distributieplek?

A: Ja, logistieke hub of distributieplek ter bevoorrading van de zeehaven. De logica daarvan was, en is nog steeds, is eigenlijk dat de haven van Den Helder is zeer compact, heeft beperkte ruimte. He, dus dan was het idee van in de zeehaven moet je eigenlijk die dingen doen die ook echt aan zeewater echt noodzakelijk zijn. En een stuk logistiek, wat je daarvan los kunt knippen, dat kun je dan beter achter de sluis doen. En dan moet je zorgen dat die logistiek wordt doorgezet, het liefst via water natuurlijk, naar de zeehaven. En die gedachtevorming, die behoeftestelling, die heeft dus, nou ja, ver voor de komst van Port of Den Helder plaatsgevonden. Heeft ook destijds geleid tot politiek bestuurlijke besluitvorming, van dit gaan we nu doen. En daar is eigenlijk het volgende aan de hand, dat tegen de tijd dat het besluit er lag, zo rond 2014, 2015, zie je dat de offshore markt een enorme kenteling inzet. En dat heeft alles te maken met de olie en gas prijzen en nou de opkomst van meer verduurzaming en zo verder. Dus die behoeftestelling die aan de wording van Kooyhaven ten grondslag lag, die is eigenlijk voor een deel ingehaald door de tijd, omdat in die neergaande lijn van de olie en gas markt, was er opeens geen investeringsruimte meer bij de bedrijven die dat terrein zouden moeten gaan afnemen. Dus daar hebben we last van gehad bij het in gebruik nemen van het terrein.

B: Ja, ja oke, dat is duidelijk, dat is ook wel een deel wat ik inderdaad al van meerderen heb gehoord al. Dat dat nu ook wel weer aantrekt door bijvoorbeeld windenergie en de energietransitie, dat daar wel weer nieuwe kansen zijn. Maar even, voor Port of Den Helder was niet perse het doel om de logistieke hub daar te hebben, lijkt mij, op het moment dat u een NV werd, maar was dan bijvoorbeeld dat doel van u om het te exploiteren? U wilt daar waarschijnlijk ook geld aan verdienen?

A: Nou ja, die logistieke hub, dat was natuurlijk wel een hele mooie manier om te gaan exploiteren he. Als daar allerlei logistieke activiteiten zouden gaan plaatsvinden, want die logica is wel.. die kunnen wij heel goed volgen. He en dan ga je dat terrein uitgeven aan de bedrijven die de logistiek doen. Dus je gaat delen van het terrein ga je in erfpacht of in huur of verkoop, zodat die activiteit daar gaat plaatsvinden. En dat de bootjes gebruik gaan maken van de kade om die bevoorrading naar de zeehaven op te zetten. Maar die exploitatieprognose, die kwam niet uit als gevolg van die neergaande spiraal. Dus wij zijn toen gaan kijken, ja maar wacht even, we moeten dan ook gaan kijken of je dat terrein dan op een andere manier kunt gaan inzetten. Dus we hebben ook een heel onderzoek gedaan of we die Kooyhaven bijvoorbeeld ook zouden kunnen gaan inzetten als een hub voor de binnenvaart. Dus kunnen wij goederenstromen in de Kop van Noord-Holland bedenken, die niet zozeer gericht zijn op het bevoorraden van de buitenhaven, maar gericht zijn op het transport van grote bulkvoorraden of goederenstromen over het Noord-Hollands kanaal, naar.. richting

Alkmaar, richting Zaanstad en het Noordzeekanaal gebied. He, dus we hebben ook een heel onderzoek gedaan het bureau voorlichting voor de binnenvaart, naar welke grote transportstromen vinden er nu plaats in de Kop van Noord-Holland en kun je die transportstromen ook van de weg afhaken en naar de binnenvaart verplaatsen. Nou, dan is een hele voor de hand liggende transportstroom die heeft te maken met de agri-port he, er zit heel veel food en agri, tuinbouw gerelateerde productie in de kop van Noord-Holland... Nou dat zijn natuurlijk ook dingen, commodities die het land in moeten en dat gaat nu allemaal over de weg. En het bleek ook dat het niet haalbaar was om een model te bedenken, dat je zegt, je brengt het naar Kooyhaven toen en daar gaat het met het schip verder. Want de meeste van die goederen, die zijn vers en dus time-critical. En vaak ook demand gestuurd in beperkte hoeveelheden. He, dus net voldoende voor één vrachtauto of bestelbus, maar onvoldoende om een binnenvaartschip rendabel te kunnen inzetten. He, dus er was geen businessmodel aan de hand van waar wij ook Kooyhaven die functie zouden kunnen geven. Nou en op dit moment zien we dat er wat meer belangstelling gaat ontstaan voor het gebied. Vaak ook wel weer haven gerelateerd, dus we hebben, nou ja daar heb je mee gesproken, AviaMarees, he die in Kooyhaven een goede vestigingsplek ziet om een bunkerstation in te richten en van daaruit de haven te gaan voorzien van brandstof. Er zijn ook nog een paar ander leeds en op dit moment is de meest actuele leed dat wij daar bezig zijn om een waterstof tankstation te realiseren op Kooyhaven, waarbij het dan mogelijk is om zowel wegtransport als scheepvaart waterstof te laten tanken op Kooyhaven.

B: Oke, wordt dat dan ook nog.. ja is dat een derde partij die dat tankstation in beheer neemt?

A: Ja, dat is weer een ander dan AviaMarees. Dit is een consortium waar wij als Port ook van deel uit maken, samen met Total en Engie.

B: Oke, en daar bent u als Port ook onderdeel van zeg maar?

A: Ja, wij hebben dat consortium bij elkaar gebracht en we zijn ook onderdeel van het consortium om dat verder te ontwikkelen.

B: Oke, duidelijk. Even kijken, want ik heb dan de vraag wat voor acties heeft u ondernomen om het doel te bereiken, dat u het exploiteert neem ik aan, nou daar bent u net al wel wat op ingegaan.

A: Ja ik kan daar nog wel wat meer over zeggen hoor Niels. Want één van de dingen waar wij tegen aan lopen he, dus ik heb net geschetst hoe lastig het is om bedrijven te vinden die hun activiteiten op de Kooyhaven kunnen doen. En daarbij speelt ook een hele belangrijke rol dat de beperkingen en de kaders waarbinnen die activiteiten moeten plaatsvinden.. daarvan ervaren wij nu dat ze vrij krap zijn. He, dus de milieucategorie, het bestemmingsplan, de voorwaarden die aan de bebouwing en het gebruik zijn gesteld, die maken dat er ook heel veel bedrijven daar niet direct op passen. Dat past dan niet binnen het bestemmingsplan.

B: Ja, dan doelt u ook op het convenant wat gesloten is..

A: Ja, er ligt een bestemmingsplan en er ligt een convenant met de bewoners. En daar over gesproken he, dus dan hebben we het over horizontale coördinatie, in die tijd die dus ligt voordat de Port of Den Helder er was en het consortium die opdracht kreeg, is er heel intensief met de bewoners rondom Kooyhaven een participatietraject ingezet. Om draagvlak voor dit project te vergroten. Er was ook vrij veel weerstand tegen dit initiatief. Maar goed er is dus een intensief traject gelopen met de bewoners, en dat heeft er toe geleid dat er naast het bestemmingsplan, wat een wettelijk kader is, er ook met de bewoners afspraken zijn gemaakt in een convenant. Die ook nog weer extra randvoorwaarden en kaders op het gebruik heeft ingebouwd. Dus ja dat is een stuk

horizontale coördinatie en participatie geweest wat heeft plaatsgevonden voor onze tijd. Wij zijn nu bezig, ook weer met een stuk horizontale coördinatie, om met de bewoners in gesprek te komen over dit onderwerp juist, want wij zien dat die beperkingen die er nu op het gebied rusten, dat die ons in de weg zitten om het terrein tot exploitatie te brengen. He, dus er ligt nu een terrein, maar het is verrekke lastig om daar een passende activiteit bij te vinden. En dus proberen wij in overleg met de bewoners te kijken van ja, zouden we nou die voorwaarden die er in 2013/14 op zijn gesteld, zouden we daar op terug kunnen komen, om te kijken of we die wat kunnen verruimen, zodat we dat terrein wel tot een succes kunnen ontwikkelen.

B: Ja, ja en u heeft geloof ik ook in augustus afgelopen jaar daar al een gesprek mee gehad... de bewoners weer bij elkaar gehaald.

A: Ja, dat klopt, ja daar heeft Port of Den Helder die heeft.. de verbinding weer gelegd met die bewonersgroep en ook aangegeven, nou ja, wat ik net zei he, van jongens we willen graag met jullie kijken wat er mogelijk is om tot een meer succesvolle ontwikkeling te komen. En nou ja, dat gesprek dat loopt nu.

B: Ja, dus u probeert wel ook echt die verbinding aan te gaan, die samenwerking..

A: Zeker, ja ja. En sterker nog, we zijn nu met dat waterstofstation bezig, nou dat is op zich een activiteit die past binnen de afspraken, binnen het bestemmingsplan en zo verder. Maar we zien het wel, ja ook als onze verantwoordelijkheid en zorgvuldigheid om daarover heel netjes met de bewoners ook het gesprek aan te gaan. Ze goed te informeren, zodat ze weten wat onze plannen zijn, zodat er eventuele zorgen die er zouden kunnen bestaan, over waterstof, wat is dat, om.. nou ja daar informatie over te verstrekken. We hebben een week geleden hebben wij een sessie georganiseerd met de bewoners om ze te informeren over waterstof. Wat is waterstof, hoe gevaarlijk is waterstof, waar wordt het voor gebruikt, wat willen we ermee. Daar hebben we ons ook laten bijstaan door kiba. Kiba is een certificeringsbureau, wat wereldwijd opereert en ook heel veel kennis in huis heeft over waterstof. En we gaan volgende week weer een volgende sessie doen, met de bewoners, waarbij Total en Engie aan de bewoners toelichting gaan geven over hun plannen voor dat tankstation. En daarna gaan ze dan de vergunningsaanvraag bij de gemeente neerleggen. Maar we nemen hele zorgvuldige stappen in die horizontale coördinatie om de bewoners ook zo goed mogelijk mee te krijgen. Dat ze weten wat daar gebeurt en dat we ook ons bekommeren om hun belang en om hun veiligheid.

B: Ja en bespreekt u dat ook met bijvoorbeeld andere bedrijven die geïnteresseerd zijn? Dat dat waterstofplan toch wel in een redelijk gevorderd stadium is, zo klinkt het in ieder geval. Bijvoorbeeld met AviaMarees?

A: Ja, AviaMarees die is ook op de hoogte en nou ja, ja, we zorgen dat iedereen goed geïnformeerd is over onze plannen. Kijk voor.. als je bedoelt heel specifiek waterstof, dat hebben we in de Kop van Noord-Holland hebben we een heel coördinatie mechanisme om alle waterstof initiatieven die in dat deel van de provincie van de grond worden getild. Dus eigenlijk een heel programma van projecten is daar voor opgetuigd en waarvan het programma management is belegd bij het ontwikkelingsbedrijf Noord-Holland-Noord.

B: Ja en dat gaat volgens mij ook heel veel verder dan de Kooyhaven en ik had ook al wel gehoord dat er ook met Harlingen en nog weer verder met Lauwersoog en Eemshaven daar ook weer.. ja duidelijk.. Even kijken, dan kom ik.. nou ja, de uitkomst van uw acties dat is wel op zich wel duidelijk. Er worden afspraken gemaakt, overleg wordt er gepleegd en u probeert echt die samenwerking aan te gaan. .. U maakt dan bijvoorbeeld ook afspraken met.. ja over de omwonenden hebben we het

wel gehad, maar met bedrijven? Waarom zijn veel bedrijven, want er zijn meerdere bedrijven door de jaren heen geïnteresseerd geweest als ik dat zo heb gelezen. Waarom haken die nou uiteindelijk af, is dat echt alleen die randvoorwaarden?

A: Nee, er spelen natuurlijk ook economische motieven daar een rol in, dus wat ik net al zei, het investeringsklimaat voor de offshore sector, dat heeft ons niet geholpen of dat heeft Kooyhaven niet geholpen. Want ja, die offshore sector die maakte vanaf 2014 een enorme keldering en dat is nou niet het moment gebleken waarop bedrijven zeggen van nou, we gaan eens even een forse investering doen met allerlei warehouses en nieuwe logistieke terreinen die we gaan opzetten vanuit de Kooyhaven. Dus ja, het investeringsklimaat viel wel, dus dat is ook een belangrijke factor geweest, voor het niet van de grond komen van die initiatieven.

B: Ja, dus dat is eigenlijk iets wat toch wel buiten uw macht ligt in die zin.

A: Ja, dat is de marktwerking

B: Ja, precies. Om verder te gaan, op basis waarvan zijn beslissingen gemaakt om het project Kooyhaven uit te voeren en hoe zijn die beslissingen gemaakt. Sommige vragen zijn wellicht een beetje dubbel hoor, wat u volgens mij ook al wel heeft verteld een deel.

A: Nou ja, deze vraag zat inderdaad helemaal aan het begin he, dus dat er vanuit een regionaal initiatief, he vanuit een regionaal economisch belang, Het versterken van de economie van de regio, is er in een langlopend bestuurlijk traject tussen de gemeenten, Hollands Kroon en Den Helder, is dit initiatief geboren. En ja, dat was voor de tijd van Port of Den Helder.

B: Ja, nee duidelijk, ik denk inderdaad dat ik daar al wel een goed antwoord op heb gekregen. .. Ook hier heb ik wellicht al wel deels antwoord op, maar wat voor informatie werd er gedeeld of word er gedeeld tussen verschillende partijen?

A: Nou ja.. tussen de verschillende partijen en dan in ieder geval tussen de Port of Den Helder en de bewoners gaat het vooral over de economische kansen die wij zien en het wrijvingsvlak met de beperkingen die op het gebied rusten. He dus zijn we daarover in gesprek. Kunnen we daar ruimte voor creëren en wij informeren, dus wij verstrekken informatie aan de bewoners over de initiatieven die wij een plek willen gaan geven op Kooyhaven.

Ten aanzien van de gemeente, daar loopt de lijn, ja richting bestuurlijke besluiten. Enerzijds het aanvragen van vergunningen voor vestigingen en anderzijds het gesprek over het oprekken van het bestemmingsplan. Das met de gemeente Hollands Kroon. Met de gemeente Den Helder hebben we een heel ander gesprek gevoerd, als onze aandeelhouder, omdat de investeringen die wij moesten doen in Kooyhaven, waar geen opbrengsten tegenover stonden, bracht de Port of Den Helder in een ingewikkelde financiële positie. He dus wij.. we hadden meer geld nodig van de aandeelhouder om die investering te kunnen betalen. Dus we zijn met de gemeente Den Helder zijn we juist daarover heel erg in gesprek geweest.

En met het consortium, dus Dura Vermeer, De Vries & Van der Wiel, zijn we heel erg in gesprek over de techniek. De oplevering van het terrein, de restpunten die daar opzitten en technische zaken.

En met de marktpartijen, zijn we in gesprek over nou ja, waar wil je komen te zitten op dat terrein, wat is daarvan de kostprijs, wat wil je daar precies gaan bouwen, wat betekend dat voor.. hoe heet dat.. het bouwontwerp en zo verder. Dat soort gesprekken. Nou dan heb je denk ik alle stakeholders.. ben ik dan even langsgelopen.

B: Ja, en geeft u ook informatie aan bijvoorbeeld bedrijven van wat is er mogelijk of wat zijn de ontwikkelingen met het bestemmingsplan bijvoorbeeld of de ontwikkelingen die u met de samenwerking met omwonenden maakt? Dat informeert u ook weer naar bedrijven?

A: Ja, daar hebben we de bedrijven over geïnformeerd, dus ja, Dick Jan Marees betrekken we ook bij die gesprekken. De gesprekken nu rondom het tankstation daar betrekken we natuurlijk ook Engie en Total zelf bij, dus wij voeren ook een open gesprek met de potentiële klanten over wat moet er nog gebeuren richting het bestemmingsplan en hoe loopt het gesprek met de bewoners daarover.

B: Ja, en wat u aangeeft is dat andersom ook wel weer, dat u aan de bewoners ook weer die informatie verstrekt, wat zijn nu de plannen wat...

A: Ja

B: Oke. Heeft u nog het gevoel dat op bepaalde momenten informatie is achtergehouden door partijen? Bijvoorbeeld door de gemeentes of..

A: Nee, nee het vraagstuk ligt heel transparant op tafel en ik ben ook in dit interview heel transparant over alle problemen die zich voordoen, daarover, dus er is niet nog een verborgen agenda achter of zo.

B: Nee, u heeft niet het gevoel dat andere partijen iets achterhouden en ja, u geeft dan eigenlijk ook aan dat u zelf ook niet bewust informatie achterhoud die wellicht interessant kan zijn voor anderen.. andere partijen.

A: Nee, dat is ook totaal in niemands belang he. Ik bedoel, hier ligt een vraagstuk waar we alleen maar uitkomen door samen te werken. Met bewoners, met de bedrijven, met de gemeenten.. Ja en dan, als je tot samenwerking wilt komen, dan moet je ook heel transparant zijn in ja wat je nou met elkaar wilt bereiken. Dus nee, in juist de communicatie proberen we zo goed en zo transparant mogelijk op te tuigen.

B: Ja, duidelijk. En dan kom ik eigenlijk een beetje op mijn laatste vraag. Wat zijn eigenlijk de kosten die u al heeft gemaakt voor dit project? Als Port of Den Helder

A: Nou, daar moet je niet van schrikken, wij hebben hier een investering gedaan in de grootorde van 14/15 miljoen. Plus nog kosten die wij hebben uitgegeven voor inhuur van de begeleiding van het project, dus laten we het maar eens op 15 miljoen houden. En dan heb ik nog de manuren die we daar intern ook aan besteden. Dus ja, het is wel financieel een omvangrijk project voor de Port of Den Helder.

B: Ja, en ook die manuren, dat zijn natuurlijk ook manuren die u niet ergens anders in kan steken.

A: Ja, ja

B: Dus dat zijn in die zin ook kosten, heeft het bijvoorbeeld nog andere projecten gekost?

A: Nou ja, maar er was voor ons ook geen ontwijken aan he. Ik bedoel wij.. het was een opdracht die bij ons werd neergelegd en wij moesten dat terrein afnemen. Ja we konden ook niet met onze rug daar naartoe staan, dus het bedrijf moest gewoon zorgen dat dat netjes werd afgenomen, dus dat hebben we gedaan.

B: Ja, oke en de gemeente heeft daar dus ook een deel van die kosten gedragen neem ik aan?



A: Nou ja, precies wat ik zei, dit was een zodanig grote financieringsopgave voor de Port of Den Helder en juist ook omdat de opbrengsten die er mee beoogd werden, die niet tot realisatie kwamen, ja hadden we dus ook geen opbrengsten waaruit we die kosten konden dekken. Ja toen zijn we terug gegaan naar de aandeelhouder.

B: Ja, ja nee duidelijk. Ja u begint al een beetje over die opbrengsten, want wat zijn bijvoorbeeld de baten of de opbrengsten die u al heeft gehaald of gehad, of die u verwacht te halen?

A: Ja, ja op dit moment is dat nog maar heel beperkt. We hebben af en toe wat kleinere gebruikers die hun schip daar afmeren en daar staat natuurlijk een bepaald tarief tegenover, he, voor het gebruik van de kade. Maar het oogmerk waarmee die kade is ontwikkeld en daar is neergelegd, het terrein, was om een extra stimulans te bieden voor werkgelegenheid in de regio, waarbij dan de kosten die Port of Den Helder in het terrein moest steken zeg maar zouden gaan renderen. Nou, op geen enkele wijze is dat al rendabel gemaakt. We hebben nog geen enkele kavel, tot nu toe, kunnen uitgeven. Dus er zit nog geen, er vinden dus weinig activiteiten nog plaats, het is nog geen impuls gebleken aan de werkgelegenheid, het heeft nog geen kasstroom gegenereerd, we hebben geen gronden kunnen uitgeven nog tot nu toe. Dus ja, in alle opzichten is dit een project wat nog niet.. op geen enkele wijze rendeert in opbrengst.

We zijn nu bezig met die eerste vestiging van dat waterstoftankstation. Nou dat zijn.. dat is wat ons betreft een mooie aanjager voor het gebied he. Dus als je daar zo'n faciliteit hebt dat daar dan ook andere bedrijven, die van die waterstof gebruik willen maken, zich daar gaan vestigen.

B: Ja, en stel dat u het nou volledig kan exploiteren, hoe lang duurt het dan eigenlijk voordat u die 15 miljoen weer een beetje terug heeft verdiend?

A: Nou daar.. moet ik het even uit mijn hoofd doen, maar volgens mij zat daar een businesscase op van zeker 30 jaar, om de investering terug te verdienen.

B: Oke.. duidelijk. Ik heb denk ik al mijn vragen wel gesteld, heeft u zelf iets toe te voegen of iets wat niet belicht is?

A: Nee, nee even een check aan jouw of we het thema horizontale coördinatie zo voldoende hebben belicht

B: Ja, ja dat denk ik wel en.. want ik ga natuurlijk uw antwoorden weer vergelijken antwoorden van anderen mensen, en in die zin, op die manier kijk ik dus hoe het is gesteld met de horizontale coördinatie.

Buiten opname: "Het zou helpen in de horizontale coördinatie, als de gemeente Den Helder samen wil optrekken in bedrijfsverplaatsingen", Kees Turnhout.

# Interview Bewonerscommissie

Vragen:

1. Hoe is de bewonerscommissie tot stand gekomen?
  - En hoe was de commissie betrokken geraakt bij het project Kooyhaven?
  - U was op een gegeven moment weer opgeheven, hoe is dat tot stand gekomen en met welke reden bent u weer bij elkaar gekomen?
2. Wat is het doel van de bewonerscommissie geweest?
  - Had u een gezamenlijk doel?
  - En deelde u dat doel nog met andere partijen?
3. Wat voor dingen/acties heeft u als commissie gedaan om dat doel te bereiken?
  - Wat voor afspraken hebt u onderling en met andere partijen gemaakt?
4. Wat was het resultaat van die acties?
5. Hoe zijn beslissingen gemaakt binnen de commissie?
  - En binnen het project? Dus met andere partijen erbij? (gemeentes, haven, bedrijven?)
6. Wat voor informatie werd er met u gedeeld?
  - En op welke manier?
  - Had u het gevoel dat er informatie werd achtergehouden?
  - Hield u wellicht als commissie op bepaalde momenten informatie achter?
7. Wat zijn de voordelen die u als bewoners uit het project Kooyhaven haalt?
  - En wat zijn de kosten?

Interview:

- Aantal Personen: 2 (A: interviewee 5, B: onderzoeker)
- Datum: 27 april 2021
- Duur: 38.45
- Via Google Meets

B: De opname is gestart, u gaat er ook mee akkoord dat dit gesprek word opgenomen?

A: Ik ga er mee akkoord ja.

B: Oke, heel fijn, bedankt. Dan ga ik gewoon meteen beginnen met de eerste vraag. En dat is, hoe is eigenlijk de bewonerscommissie tot stand gekomen?

A: Die is van heel veel jaren terug, denk aan 19, 20 jaar terug, precies weet ik het niet meer. Toen is het plan geopperd door een consortium om een Kooyhaven neer te zetten, die veel groter en was dat dat er nu tot stand gekomen is. Het consortium is ook afgehaakt, er is een ander consortium gekomen. Dus er is een hele geschiedenis van... en de laatste, nou 9, 10 jaar, ben ik er dan bijgekomen. En dat was omdat dit consortium natuurlijk opnieuw handen en voeten zou gaan geven. Was er een bespreking en toen bleek dat de bewonerscommissie alleen bestond uit mensen uit de gemeente Anna Paulowna, nu Hollands Kroon, toen heette dat Anna Paulowna. En dat er niemand vertegenwoordigd werd van de mensen die in gemeente Den Helder wonen.

B: Oke, zo bent u zelf dus daar bijgekomen.

A: Ja, dus ik maakte een opmerking van hoe kan dit? Nou ja, dan weet je het al, dan ben je meteen de sjaak. Dus dat is.. zo is dat tot stand gekomen.

B: Oke, en hoe was u toen als commissie ook betrokken geraakt bij het project Kooyhaven? Bent u daar zelf als commissie toen achteraan gegaan of is dat...

A: Nee, dat was op een vergadering en.. een avond voor de bewoners van Holland Kroon, waar uitleg gegeven werd over, nou ja, wat er zou kunnen gaan gebeuren en daar was de bewonerscommissie was daar ook aanwezig en van daaruit ben ik erbij gekomen en is dat verder gegaan.

B: Ja precies, en de bewonerscommissie bestond dus eigenlijk al voordat de gemeente..

A: Voordat dit consortium de plannen ging maken.

B: Ja kijk, duidelijk. Nou was u ook op een gegeven moment weer opgeheven, dat was geloof ik een paar jaar terug, vijf jaar terug ongeveer. Klopt dat?

A: Ja dat klopt, want het was klaar, de haven lag er. We hadden geen.. we waren klaar met ons werk.

B: Ja precies, en hoe is het zo tot stand gekomen dat u dan.. of met welke reden bent u weer bij elkaar gekomen?

A: Port of Den Helder, die belegde een avond om inzage te geven aan de bewoners hoe de vlag ervoor stond en dat Kooyhaven op deze manier, zoals die opgebouwd was, konden ze geen deelnemers vinden die daar iets wilden kopen of iets wilden gaan doen. En dat zou met name komen, omdat er te weinig mogelijk was, op de Kooyhaven. Ja, een mooie haven, een mooi industriegebied, met weinig overlast.

B: Ja, zonder bedrijvigheid heeft u ook niet zo veel overlast natuurlijk

A: Nee, maar als er bedrijven komen dan moeten ze zich ook houden aan zoveel dingen die afgesproken zijn, dat het voor de bedrijven niet interessant is, wordt gezegd.

B: Ja, en doelt u dan op de afspraken die met u zijn gemaakt? In bijvoorbeeld dat convenant?

A: Ja, onder andere en.. hoe heet dat, de vergunning. Die is natuurlijk bepalend, met het convenant.

B: Ja precies, en om daar even op verder te gaan, wat is eigenlijk het doel van de bewonerscommissie elke keer geweest?

A: Om een zo vriendelijk als mogelijk industrieterrein neer te zetten, zonder het afvoerputje te worden van de gemeente Den Helder.

B: Ja, oke, dus u was wel.. stond eigenlijk wel positief tegenover het plan van een bedrijventerrein daar, of een haventerrein?

A: Nou ja, dat de noodzaak daarvan is, dat daar vraag naar is, ja dat mag wel duidelijk zijn denk ik. Maar, het is al zoveel jaren klaar en er is nog niemand, dus..

B: Nee precies, en dat komt ook dan door wellicht de afspraken die er zijn gemaakt? En de vergunningen die er dan aangevraagd moeten worden.

A: Zou kunnen. En er zullen wel meer dingen tegen.. je hebt natuurlijk die crisis gehad, dat heeft ook veel te lang geduurd. Bedrijven die geïnteresseerd waren die haken af. Port of Den Helder wilde bedrijven benaderen, maar wilde naar het consortium, naar de bewonerscommissie, never nooit geen duidelijkheid geven. Om wie het ging, of om hoe veel banen het opleverde, nou ja noem maar op. Ja, dat werkte ook niet mee. Er was ook geen plan he

B: Was er geen plan?

A: Nou ja, wel voor die haven, maar niet voor bedrijven. Kijk als jij aankomt van we hebben een weet ik veel wat voor bedrijf, ik wil zoveel mensen in dienst hebben en zoveel scheepvaart... he, laat zien wat je hebt. Maar er kwam ook niks, dus er was ook weinig of geen vraag, of iedereen heeft zijn keutel weer ingetrokken, dat zou natuurlijk ook kunnen.

B: Ja, en u heeft in ieder geval nooit gehoord van specifieke bedrijven die dan echt geïnteresseerd waren?

A: Nee, pas het laatste half jaar wordt Marees.. AviaMarees genoemd.

B: Ja en daar heeft u ook al een gesprek, of een avond geloof ik mee gehad?

A: Ja, we zijn daar geweest in Middenmeer en hij heeft in een voorlichtingsavond met bewoners, heeft hij ook verteld zijn plannen waren. Wat hij graag zou willen... en ik meen ook in de gemeente Hollands Kroon, maar daar ben ik niet bij geweest.

B: Ja oke, en daar wordt u dus wel weer bij betrokken als bewonerscommissie?

A: Nou, ik moet je zeggen, we zijn in augustus bij elkaar ge.. was er een avond voor de bewoners van Port of Den Helder. Toen werd de vraag gesteld van, het zou wel fijn zijn als er een bewonerscommissie zou zijn en van daaruit zijn we weer begonnen. En daarna hebben we twee keer een gesprek met ze gehad. Één keer bij Port of Den Helder en één keer via zoom. Dus veel informatie is er niet..

B: Nee, dus zo veel is er nog niet gebeurd sindsdien zeg maar.

A: Nee eigenlijk niet, er is een plan van aanpak.. bracht de Port of Den Helder, nou ja, prima. Maar dan gebeurt er nog niets, alleen een plan van aanpak en dat was het.

B: Oke, want dat gesprek dat u nog bij Port of Den Helder had, daar.. welke partijen waren daar nog mee aanwezig?

A: Port of Den Helder en wij.. ja

B: Oke, en niet nog bedrijven of gemeenten die daar ook nog bij waren?

A: Nee, nee

B: Nee. Oke, u had dus een doel van een vriendelijk bedrijventerrein, zoals u zei. Deelde u dat doel nog met andere partijen of..?

A: Nou... Bent u een beetje bekend hier? Nee denk ik he?

B: Niet heel erg, nee...

A: Niet heel erg.. Het is zo Dat bedrijventerrein is op de rand van gemeente Den Helder en Hollands Kroon. Daar is een klein buurtschapje, van 15 huizen, die zit daar als afvoerputje van de geluid en de overlast en het verkeer en de heli's en de ambulances en de boten. Zo zie je, erger kan eigenlijk niet, dus niemand zit er op te wachten, om het nog erger te maken.

B: Ah kijk, dus u zegt eigenlijk, er is al voor de bewoners wat overlast daar...

A: Nou, niet wat, er is heel veel overlast en als je ook kijkt naar.. je hebt van die sites daar kan je het geluid en zo bekijken, he van buurtschappen. Nou als je dat indrukt, dan kom je ook terecht van dat er wat aan gedaan moet worden. Maar dit stukje, is van gemeente Den Helder, is van Rijkswaterstaat, het is van, verzin het, maar niemand is verantwoordelijk. 10.00

B: Kijk en.. hoe is niemand verantwoordelijk? Want het is toch wel van een gemeente?

A: Ja, maar het is van gemeente Den Helder, maar Rijkswaterstaat heeft wegen boven de brug, achter ons, een sluis voor ons, verzin het. Dus het is eigenlijk van Rijkswaterstaat, het meeste, als er wat gedaan moet worden aan de overlast, dan moet je bij Rijkswaterstaat zijn. Nou, daar word je niet blij van, die hebben zoveel juristen in huis, dat ga je nooit winnen.

B: Oh kijk dus ze zijn eigenlijk nog meer partijen die eigenlijk voor u bij de of bij u of bij dat ja

A: Nou die zijn in zoverre niet bij het project betrokken, wij zien ze nooit. Op persoonlijke titel, want ik woon onder het viaduct, ons huis heeft echt de allermeest overlast. Ben jaren met Rijkswaterstaat in de weer geweest, want ze hebben ook naast ons huis een nieuwe brug gebouwd, op een manier dat je denk van, ons huis staat er maar elf meter vanaf he. En het is een beweegbaar deel, dus je snap misschien... Dus de strijd die wij, die ik zelf met Rijkswaterstaat gevoerd heb... nou ja, ja daar word je gewoon niet blij van. Ze stellen iemand voor van, die je iedere drie maanden belt van mevrouw, hoe gaat het met u en dat is dan hun inspanning, nou daar word je natuurlijk ook doodziek van.

B: Ja daar heeft u ook niet heel veel aan kan ik me voorstellen. 11.50 Om toch nog even terug te komen op het project Kooyhaven, wat voor dingen of wat voor acties heeft u als commissie gedaan om het doel te bereiken van het vriendelijke bedrijventerrein?

A: Samen met het consortium is dit tot stand gekomen en we hadden 1 keer in de anderhalve maand vergadering ofzo. En het is een langdurig proces geweest en dit is eruit gekomen.

B: Ja, dus u heeft eigenlijk gewoon veel overlegd met elkaar en daar is dan dat convenant uitgekomen?

A: Ja

B: Oke, nou dat was dan ook het resultaat van de acties die u heeft ondernomen. Dus van die gesprekken, het resultaat is dus uiteindelijk het convenant. Hoe zijn binnen uw commissie beslissingen gemaakt voor de afspraken die u wou maken?

A: Nou dat ging eigenlijk heel... we zagen elkaar tijdens die vergaderingen en veel overleg onderling is er eigenlijk niet geweest.

B: Dus u stond eigenlijk wel op één lijn al vrij snel?

A: Ja... jajaja, de één is wat sterker in dan de ander, maar dat ging in overleg eigenlijk, tijdens die vergadering.

B: U heeft zeg maar niet als commissie daarbuiten nog een keer met elkaar vergaderd?

A: Nou, ja wel één of twee keer of zo, maar niet dat ik denk van o ja

B: Nee, oke, niet perse noemenswaardig...

A: Nee, nee, maar alles is ook al jaren terug he

B: Ja, nee dat begrijp ik. En nu dus ook weer twee momenten, twee drie momenten geweest dat u sinds augustus weer betrokken bent..

A: Ja en dan vraag je je wel af vanwaar die haast.. er word gehaast.. genoemd dat er haast bij is. Dan denk ik van ja, wat haast.. Het is nu eind april

B: Ja dat is zeker waar, dat duurt natuurlijk ook al heel lang, dan hadden ze het op het begin misschien ook wel wat meer tijd kunnen geven wou u zeggen?

A: Nou ja, ik weet niet zo goed wat daar achter zit, we horen het wel, we merken het wel.

B: Oke.. Hoe zijn verder nog beslissingen binnen het project gemaakt? Bijvoorbeeld tot dit convenant tot stand kwam, waren daar bijvoorbeeld meerdere partijen bij betrokken? Of alleen de Port of Den Helder?

A: Nou, nee, ook de gemeente.. Port of Den Helder, de gemeente Den Helder en gemeente Hollands Kroon, het consortium en wij hebben allemaal getekend, dus die zijn er wel bij betrokken geweest.

B: En die afspraken die uiteindelijk in dat convenant staan, is dat zeg maar in wederzijds overleg of is daar een soort van stemmingronde voor geweest? Of hebben zij uiteindelijk voorstellen gemaakt waar u uiteindelijk akkoord mee bent gegaan?

A: Het consortium, die heeft al het voorwerk gedaan, of hoe zeg je dat, die heeft het opgesteld en daar zijn wij mee akkoord gegaan en de gemeentes en Port of Den Helder.

B: Dus die zijn aan de hand van wat u vertelde, op die avonden, als bewonerscommissie, hebben zij dus een voorstel geschreven en daar bent u uiteindelijk mee akkoord gegaan.

A: Ja, nou praat je over het consortium he?

B: Ja, ja

A: Nee oke, dat is goed, ik dacht dat je het over de gemeente had.

B: Nee, maar dat is dan wel de tweede vraag, want de gemeentes of de Port of Den Helder die zijn dus in die zin... die hebben niet die afspraken opgesteld?

A: Nee, maar ze zijn wel... er is wel zeer regelmatig dat de desbetreffende ambtenaren of Port of Den Helder, zat er heel vaak bij, maar dat waren van die... ja mannen die aangenomen werden voor een paar maanden en dan vloog er weer een ander in. We hebben heel veel gezichten gezien. We hadden ook een andere directeur van Port of Den Helder, dus dit is een, Jacoba is een nieuwe directeur. Die is er niet bij betrokken geweest voor die tijd. Dus dat maakt het allemaal een beetje lastig.

B: Oke, want ik hoor zelf altijd bij Port of Den Helder de naam Kees Turnhout, dat die wel de hele tijd.. Heeft u daar ook mee te maken gehad?

A: Dat is van gemeente Den Helder he? Volgens mij wel..

B: Ik krijg Kees Turnhout van Port of Den Helder, via Port of Den Helder heb ik nog een gesprek met Kees Turnhout.

A: Oh ik dacht dat die bij de gemeente hoorde, maar dat kan ik mis hebben hoor. Wat mij opviel, wat ik ook een hoop keer gemeld heb, dat is dat de interesse van de gemeente Den Helder over het lot van de bewoners van de Kooyhaven, zeer minimaal was. Dat we ons echt niet gehoord en niet gezien voelen. Dus de interesse van de gemeente Den Helder toen der tijd was heel weinig. Toen heb ik in gemeente Den Helder een keer het woord mogen doen, tijdens een raadsvergadering. Toen is er wel wat actie geweest, maar dat.. ja, er vliegt er één in en dan komt er nog eens iemand langs en dan is het ook weer klaar.

B: Ja, dat hield eigenlijk snel weer op. En welke partijen waren wel met u begaan zeg maar? U zegt Den Helder niet, de gemeente, maar bijvoorbeeld Hollands Kroon?

A: Nou daar was door de anderen dus die in gemeente Anna Paulowna, gemeente Hollands Kroon wonen, die hadden meer contact met de raadsleden van Anna Paulowna, ook omdat twee van de bewonerscommissie in Breezand zitten, dus die hadden al meer contact met de wethouders en noem maar op.

B: Dus daar voelde u zich ook meer gehoord als commissie?

A: Ja, ja, maar het vreemde is natuurlijk, de gemeente Den Helder wil een haven, op het terrein van Hollands Kroon.

B: Ja, dus dat maakt het wat complexer

A: En Hollands Kroon wil er geen cent voor, het mag geen geld kosten, nou dat is ze ook aardig gelukt. Dus het is allemaal lastig.

B: Ja, dus eigenlijk voor uw gevoel heeft gemeente Den Helder een belang, die haven en bent u als bewoners niet echt een belang voor hen

A: Nee, zeker weten niet

B: Ook al.. want u woont wel in gemeente Den Helder

A: Ja, ja, precies op het randje..

B: Ja, de randjes tellen even niet mee heeft u het gevoel dan..

A: Nee, zeker weten niet, dat kan ik gerust stellen

B: Maar de gemeente Hollands Kroon heeft wel u als bewoners..

A: Nou de bewoners, worden gehoord door Hollands Kroon, maar de Den Helderse bewoners, dat zal ze een worst wezen natuurlijk.

B: Ja precies, dus u zit eigenlijk een beetje er tussenin, voor u persoonlijk zeg maar.

A: Nou ja, en met mij de andere bewoners he, want het is ook zo, bewoners aan de rijksweg, die wonen ook in gemeente Den Helder. Dus alle mensen die er direct overlast van hebben, die... ja..

B: Zijn er ook nog bewoners die in Hollands Kroon wonen die ook in dat buurtgemeenschap wonen?

A: Nee, dat kan niet

B: Oke, maar de bewonerscommissie, die bestaat wel nog uit mensen uit Hollands Kroon?

A: Jajaja, ja, drie van de vijf wonen in Hollands Kroon 20.52

B: Ja oke, dus als Den Helder bewoners bent u ook misschien iets onder vertegenwoordigd. Maar ja, dat valt nog mee geloof ik.

A: Ja, want de tweede, de tweede man, die is er sinds augustus bij gekomen. Ik heb een buurman gevraagd van joh, kom erbij.. om wat tegengas te geven... wat meer gehoord te worden, zo moet ik het

B: Ja, want helemaal als u als Den Helder bewoners vallen er dan net wat tussen in, zoals u net al zei. De gemeente Den Helder, daar voelt u zich niet bij gehoord en de gemeente Hollands Kroon, daar woont u niet, dus die geven eigenlijk ook niet om u als bewoners in Den Helder.

A: Maar, je moet er bij aan tekenen, ze hebben dat convenant ondertekend, wat gericht is op zo weinig mogelijk overlast naar de bewoners toe. Dus we hebben wel heel wat weten te bereiken. Maar de vraag is, wat wil je opgeven.

B: Dat is dan nu de vraag?

A: Dat is nu de vraag, daar zijn we nog niet over uit.

B: Nee, dat kan ik me voorstellen, dat gaat vast ook nog wel even duren met corona... maakt het natuurlijk ook allemaal niet makkelijker overleggen met elkaar. En over informatie, wat voor informatie werd er allemaal tijdens het project met u gedeeld?

A: Nou eigenlijk alles.

B: Alles wel, u had geen gevoel dat er dingen werden achter gehouden?

A: Niet ik

B: U doelde eerder op bedrijven waar dan mee gesproken werd..?

A: Ja, maar dat gaf Port of Den Helder ook niet aan het consortium, dus dat lag niet aan... dat was de strategie van hun, dat dat ons niet aanging.

B: Ja, en eventueel zijn dat ook afspraken die zij hebben gemaakt met die bedrijven, dat dat...

A: Ja, dat kan natuurlijk..

B: Ja, dat ze zich daar niet verder over uit mogen spreken. Maar daarnaast had u dus eigenlijk niet het gevoel dat er informatie werd achtergehouden?

A: Nee, absoluut niet. Nee, de leider van het consortium, Ronald Derksen, van DuraVermeer, dat is gewoon een hele capabele man. Heel netjes, heel.. die heeft ons gewoon echt door die jaren heen naar een punt gebracht.

B: Ja, en die was van het consortium?

A: Ja, DuraVermeer

B: Ja, had u dan zelf nog als commissie bepaalde informatie, waarvan u dacht, dat houden we achterwege of u heeft eigenlijk ook alles op tafel gelegd?

A: We hebben denk ik niks achtergehouden. We hebben wel, ik noem maar wat, de ontsluitingsweg zou heel anders wezen, die zou onder het viaduct door, dus tegenover de huizen aangevoerd worden. En dat zou zo'n impact hebben op de bewoners, op de manier van wonen, wat echt niet fijn was. En toen hebben we op een middag, aan de man van het groen, de man die de wegen tekende, zijn hier geweest, met z'n allen over de dijk, van kan het nou echt niet anders? En het kon anders op een gegeven ogenblik. Dus de samenwerking was best wel heel goed.. met het consortium. Ze mailde ook mee.. hoe zeg je dat.. ze stonden open voor..

B: Ja, ze stonden echt open voor wat u vond en wouden daar ook wel dingen mee doen.

A: Ja, ja



B: Ze lieten u niet zomaar aan uw lot over in die zin.

A: Nee, absoluut niet.

B: En heeft u dat bij andere partijen wel het gevoel gehad? Bijvoorbeeld Den Helder, wat u net al een beetje aangaf..

A: Ja, nou ja ja.. Ja.

B: En verder de Port of Den Helder?

A: Nou weet je, die mannen die zaten er wel bij, maar in zoverre, die moesten er wel bij zitten. Daar had je niet zo veel aan. Vind ik.

B: Ja, want die zijn nu wel weer... in augustus hadden die weer het gesprek opgestart toch?

A: Ja, maar dat waren weer andere mensen en die hebben van de achtergrond niks meegekregen. Ja...

B: Dus u krijgt ook elke keer andere mensen voor u?

A: Van Port of Den Helder, zeer zeker. Ik denk dat dat de laatste jaren aardig stabiel is.. we hebben ze weinig gehoord.

B: Oke, dat maakt het natuurlijk niet allemaal makkelijker dat u telkens weer een ander gezicht voor u heeft, dat u weer opnieuw dingen moet uitleggen wellicht..

A: Nou ja, de inbreng van Port of Den Helder was ook niet zo heel erg groot he..

B: Nee.. maar nou ja, het is wel hun haven die uitgebreid word..

A: Ja... ja ja ja, ja..

B: Maar nu gaat het contact dus wel wat beter?

A: Ja, maar dat zeg jij nou he, dat zeg jij nou. Maar dat consortium die heeft die haven gemaakt en (...) is naar Port of Den Helder gegaan.

B: Wat is naar Port of Den Helder gegaan?

A: Dat consortium heeft die haven gerealiseerd..

B: Ja, DuraVermeer?

A: Eh DuraVermeer en hoe heet die.. ja er hebben er een aantal bijgezet en die zijn weer afgehaakt he.. Even denken hoor, DuraVermeer en... ik kan niet op die namen komen.. Blauwe firma..

B: Oke, DuraVermeer, blauwe firma...

A: Nou zal ik het opzoeken en het je toesturen?

B: Ja, nou dat zou heel fijn zijn, ja.

A: DeVriesVandeWiel hebben er een tijdje bijgezet... Ballast Nedam, blauw. Ballast Nedam, DuraVermeer.....

B: Oke, maar die deden dat.. voor wat ik nu heb meegekregen, deden zij dat uit opdracht vanuit Port of Den Helder.

A: Zou kunnen hoor, dat...

B: Ja, want de Port of Den Helder, die wil uitbreiden..

A: Ja, maar ik weet haast wel zeker, in de tijd dat ze begonnen, was Port of Den Helder nog niet eens in zicht he

B: Nee, toen was het nog een andere... Ja dat maakt het dus ook weer ingewikkeld

A: Dus ik weet niet precies wanneer dat allemaal plaats gevonden heeft.

B: Ja, duidelijk. Oke, het consortium had dus de haven gerealiseerd. Voor uw gevoel heeft Den Helder, of de Port of Den Helder bedoel ik, daar weinig mee te maken gehad, of in ieder geval niet in relatie tot u?

A: Nee, nee. Maar dat zegt misschien wat meer over mij dan over hun he. Ik heb niet het gevoel gehad..

B: Nou ja, dat kan, dat moet blijken.. Dat moet in het gesprek met hun nog blijken, die ga ik nog houden dus... Maar dat u dat gevoel heeft dat zegt natuurlijk ook wat denk ik... Dat kan wat zeggen. Dan ben ik eigenlijk op het laatste stukje aangekomen, wat zijn eigenlijk de voordelen, die u als bewoner, uit het project Kooyhaven haalt? Of als bewonerscommissie?

A: Nou, het is voor niemand een voordeel.. voor de bewoners.

B: Nee, oke, dus u heeft ook.. want er zijn extra werkgelegenheden.. er is niemand van de bewoners of omwonenden die dan daar zou kunnen werken of die daar iets aan heeft?

A: Nou ja, maar er is ook niks..

B: Nee, nee er is ook nog niks, dat klopt. En verwacht u dat als er wel wat is dat u daar nog voordelen aan zal hebben?

A: Nou ja, wat bij ons wel een ding is, niemand zit er op te wachten, van niemand hoeft het, maar we begrijpen wel dat de economie, nou ja, een steuntje in de rug nodig heeft. Dus dat die haven voor de werkgelegenheid en blablabla, dat kan iedereen snappen. Het is alleen een beetje treurig, dat er nu een heel mooi uitlaatcentrum voor de honden ligt en een crossterrein.. nou ja, mooi wandelgebied.. beetje treurig..

B: Nou ja, dat kan ook nog iets zijn wat u er als voordeel aan heeft. Als het plan bijvoorbeeld op een bepaalde manier uitgevoerd word, dat u, zoals u zegt een wandelgebied er bij krijgt. Ja, dat is nu niet omdat er.. omdat het zo mooi gepland is, maar dat komt omdat er nog geen bedrijven staan begrijp ik.

A: Het wordt wel gebruikt hoor, het word echt gebruikt. Door omwonenden.

B: Oke, dus als het aan u ligt dan blijft het maar gewoon zo, zonder bedrijven zeg maar?

A: Ja, nou ja, ik word er ook wel een beetje treurig van. Dat ik denk van, dit heeft zo veel gekost en het is zo mooi, jammer.

B: Ja, dus u zou het eigenlijk ook ergens wel mooi vinden als er toch wel een paar bedrijven zich daar vestigen.

A: Absoluut

B: Onder de voorwaarden die u natuurlijk met elkaar gesteld heeft.

A: Nou ja weet je, die categorie, wie er mag bouwen, die is welkom. En in dat convenant, dat je denk van nou, daar staan een paar dingen in, daar zou natuurlijk gerust wel over te praten kunnen zijn. Maar dan moet je wel weten wie, waar en waar gaat het om. Want als je alles vrijgeeft, van ga maar een categorie hoger, dan is de kans heel groot dat je de vuilstort, Kruijff bunker service en Avia Marees, waar iedereen van af wil.. en dat werpt voor deze omgeving dan natuurlijk ook geen werkgelegenheid op. Die zijn al aan het werk

B: Ja, nee precies, maar u zegt, u staat wel open voor bedrijven, maar dat wilt u ook in overleg.. u wilt dan ook met die bedrijven in overleg zijn.

A: Ja zeker

B: Is het dan wel goed geweest dat de commissie is opgeheven op een gegeven moment? Toen de haven er lag, terwijl er nog geen bedrijven waren?

A: Ja, weet ik niet

B: Of zou u met de kennis, van wat u nu zegt, zou u zeggen, misschien hadden we beter bij elkaar kunnen blijven en ook met die bedrijven overleggen en daar nog...

A: Ja, maar ik denk niet dat de situatie anders is, want dat we al opgeheven waren, zijn we evengoed nog bij AviaMarees langs geweest om te kijken hoe het allemaal ging en blablabla. En voor de rest heeft zich niet serieus gemeld of een bedrijf die echt een stap wil zetten. Dat is ons.. er zijn wel drie geïnteresseerden maar verder hoor je niks. Misschien zijn ze wel verder hoor, bij Port of Den Helder, geen idee.

B: Dat hebben we vaker gelezen natuurlijk, dat er geïnteresseerden waren, maar die dan weer afhaken. Dus dat zegt misschien inderdaad nog niet zo veel. En dan met AviaMarees, heeft u dan het gevoel dat u daar ook goed contact mee heeft, misschien ook met andere partijen erbij, zoals de gemeente?

A: Ja maar AviaMarees, als die zich hier zou willen vestigen, dan wordt de categorie in het bestemmingsplan, moet omhoog. En als je dat doet, dan maak je de weg vrij.. je kan niet voor het ene bedrijf wel doen en voor de ander niet.

B: Nee precies, dus daar maakt u zich zorgen om, dat als er ontheffing wordt geregeld bijvoorbeeld...

A: Ik weet niet of dat kan..

B: Ja, oke.. En u maakt zich zorgen dat dan voor andere bedrijven ook de weg vrij is om ook, stel dat het kan zo'n ontheffing, om ook zo'n ontheffing aan te vragen?

A: Ja ik weet niet... ja als je al een bestemmingsplan hebt, weet ik niet of je ontheffing, of dat gebeuren kan krijgen. Dat lijkt me een beetje.. stug.

B: Ja, volgens mij kan dat in heel.. ja dat moet echt wel een uitzonderlijk geval zijn en dat moet ook heel goed onderbouwd zijn denk ik. ... Wat zijn verder de kosten die u heeft gemaakt voor project Kooyhaven?

A: Nou, koffie en koek

B: En naast zeg maar de monetaire kosten, geld, heeft u andere kosten gemaakt? Verlies van uitzicht, nog meer geluidshinder, ja noem maar op

A: Nou, het draait nog niet he..

B: Nee, dus op dit moment (...) zijn er geen kosten in de zin van, minder uitzicht, meer geluidsoverlast of ander overlasten.

A: Het is alleen jammer dat het ook als crossterrein gebruikt word. En daar hebben we wel heel veel winden van.

B: En is dat gewoon door jongeren die dat uit zich zelf doen of is er echt een baan..

A: Ja uit zich zelf

B: Ja kijk, het is niet een officiële crossbaan geworden?

A: Nee nee, het gaat via de app denk ik, want in ene zie je alles komen en dat doen ze een half uurtje. Nou voordat die boa er is zijn ze al weer weg, de boel vernield en herrie.. Maar goed, dat is de enige overlast die we nu..

B: Ja, dat is eigenlijk de overlast die erbij komt doordat het een braakliggend terrein is.

A: Ja en geen.. hoe noem je dat.. er is geen handhaving.

B: Oke, er is natuurlijk ook geen handhaving aanwezig op een plek waar niks is..

A: Ja, en een motor is snel, dus ze zijn ook zo weer verdwenen.

B: Oke, ik denk eigenlijk wel dat ik al mijn vragen die ik had gesteld heb, had u nog dingen die u nog echt wou toe voegen of dit heb ik nog niet verteld?

A: Nou, nee, ik denk dat ik wel een hoop verteld heb, ik hoop alleen dat het wel alleen bij jouw studie blijft. Dat het niet in de krant terug komt.

B: Nee hoor, nee, dit blijft inderdaad wel bij mijn studie. Nou zijn er wel ook andere mensen die in geïnterviewd heb die wel graag mijn scriptie willen lezen..

A: Ja, dat vind ik geen punt, maar dat het niet in de krant komt..

# Interview Kooyhaven Avia Marees

Vragen:

1. Wat is de reden dat uw bedrijf oorspronkelijk geïnteresseerd was in de Kooyhaven?
2. Hoe was u betrokken bij de planningsfase van het project de Kooyhaven? En, wat was uw doel in deze fase/wat wou u bereiken met eventuele onderhandelingen?
3. Welke acties kon u ondernemen om dit doel te bereiken? Werden er bijvoorbeeld overeenkomsten gesloten?
4. Een uitkomst was dat u uiteindelijk niet meer geïnteresseerd was in de Kooyhaven, wat was hiervan de reden?
5. Op basis waarvan werd de beslissing gemaakt om uit het project te stappen?
6. Over de informatievoorziening: was er bepaalde informatie die u als bedrijf moest delen met de haven of de gemeenten?
7. Wat zijn de kosten die u heeft gemaakt?

Interview:

- Aantal Personen: 2 (A: interviewee 6, B: onderzoeker)
- Datum: 23 april 2021
- Duur: 43.20
- Via Google Meets

B: Ja ik trouwens nu de opname gestart en het is inderdaad goed... u was het er mee eens dat dit werd opgenomen? Ik heb dat alleen even in de opname nodig dat het officieel staat dat u daar mee akkoord gaat.

A: Ja

B: Ja, oke

A: Ja ik ga er inderdaad mee akkoord, mits het niet voor inderdaad allemaal journalistieke...

B: Nee, dat is absoluut niet.. en ik wil ook absoluut bij de feiten blijven, want daar heb ik helemaal niks aan om dingen op een andere manier te gaan framen, daar heb ik helemaal niks aan. Dus ik denk dat u zich daar niet te veel zorgen over hoeft te maken. Het is uiteindelijk denk ik helemaal een positieve insteek. Mocht er in het project wat mee kunnen gebeuren dan is dat alleen van, kijk daar is toch iets misgegaan in de communicatie, misschien kunnen we dat op die manier oppakken. Zo zou u dat uiteindelijk wellicht kunnen gebruiken, maar het zou nooit een insteek moeten hebben van 'oja, in het interview had u dat gezegd'. Nee dus ik denk dat u zich daar niet al te veel zorgen over hoeft te maken.

A: Nee het gaat meer om het proces natuurlijk he, waar jij mee bezig bent

B: Ja, precies.

A: Hoe nou die Kooyhaven tot stand is gekomen. Ik moet eigenlijk eerlijk zeggen dat die Kooyhaven, ja ik denk dat dat al volgens mij 15 jaar geleden is ofzo. Ik weet niet eens meer exact... Maar goed, dat was voor mij nog een ver van mijn bed show, ik had zoiets van, dat moet ik eerst allemaal nog wel zien, voordat die haven er echt komt. Maar goed, er was echt wel een hele hoge drive vanuit de provincie, maar ook wel vanuit de bevolking Den Helder, voor die haven. En die bestemming is blijkbaar aangepast in overleg met de gemeente Hollands Kroon, dat was een hele bijzondere

situatie. Je hebt eigenlijk een Port of Den Helder die, ja dat zegt het natuurlijk al, de haven van Den Helder die dat runt. Den Helder misschien zelf ook en die zeggen dan van ja, we willen daar een binnenhaven uitbreiding hebben. En die snap ik op zich ook wel, want er is gewoon bijna geen andere locatie voor. En dan ga je onderhandelen met een andere gemeente. Ja dat is echt vragen om heel veel goede samenwerking, maar ook om heel veel problemen, want het is toch gewoon heel politiek. He als een wethouder in de knel komt, omdat een groepje mensen het niet wil, ja dan heeft ie meteen een probleem, terwijl dat misschien helemaal niet het beeld is van de inwoners van de gemeente zelf. Dat is altijd met politiek zo, maar dat speelt hier gewoon wel. Er zijn gewoon mensen geïnteresseerd om zich daar te vestigen, waaronder wij. En er zijn een aantal kleine criteria die niet helemaal voldoen. Nou bij ons is dat met name de tijden waarop gewerkt wordt. Dat moet voor mijn business gewoon 24 dagen per week kunnen. Nou is het niet zo dat wij op zaterdag en zondag en 's nachts nou echt full time aan het werk zijn, maar als er een schip aankomt, moet dat schip gewoon lossen. En dan gaat het misschien om 1, 2 of 3 schepen in de week en dan houdt het op. Dus het stelt allemaal niet zo heel veel voor, maar er wordt heel zwaar aan getild door de mensen die misschien in het begin stadium bezwaar hebben gemaakt tegen deze haven, omdat die mensen het beeld hebben, die is hier niet nodig, want die haven moet eigenlijk aan de zee kant zitten. En daar valt ook wel wat voor te zeggen, maar er is gewoon geen ruimte of dat is veel te duur. He, want dan heb je hele hoge kades en dat is, ja ze hebben ook wel gekeken naar een stukje van de marine, het marine terrein, om dat toch, volgens mij is dat ook wel realiteit geweest dat ze die mogelijkheid hadden om die haven om te zetten naar een bedrijfs.. gewoon een niet marine gedeelte. Ik weet niet waarom dat is afgeketst, ja je ziet wel wat stukjes in de krant, maar ik ga ook niet overal in duiken. Maar goed, wij zitten in de gemeente Hollands Kroon met ons bedrijf, wij worden door overheidswegen, door allemaal maatregelen, veiligheidsmaatregelen, is ons depot waar wij nu zitten in Kolhorn, is gewoon niet meer bereikbaar met dubbelwandige schepen. Die vanaf 2016 geloof ik voor benzine verplicht werden en vanaf 2018 geloof ik voor diesel. Dus er kwamen schepen met een enkele wand en daar kon net 1 miljoen liter in, wat eigenlijk ook al een beetje te weinig is, om in de raffinaderij te mogen laden. Want die zegt, ja je moet minimaal 1000 ton laden, diesel is iets lichter dan water he, dan heb je ongeveer 1200 1300 kuub nodig, ja dat past ook al niet in de boot, dus we kwamen sowieso een beetje in de knel. En dat komt eigenlijk door het laatste bruggetje wat hier ligt, die is net even iets te smal. En de provincie wilde dat bruggetje niet aanpassen, want dat kost gewoon ook weer een miljoen of twee miljoen, maar dat is natuurlijk veel dan een hele nieuwe haven aanleggen. En daar heb ik ook een paar keer een verzoek voor ingediend en dan, nee maar dat is staatssteun zeggen ze dan, er komen allemaal argumenten om de hoek waardoor die brug niet aangepast kan worden. Wel iets verder ligt dan een sluisje, nou daar zijn echt miljoenen ingepompt om dat voor elkaar te krijgen, terwijl die sluis ook bijna nooit wordt gebruikt weet je wel. Voor een paar van die pleziervaart bootjes, een aantal kleine scheepjes, die dan naar het binnenmeer varen. Maar goed dat staat niet in verhouding met het geld wat in die sluis.. dat heet de west-friese sluis, wat daar ingepompt is om het allemaal te automatiseren, nou en uiteindelijk die sluis moet ook weer gereviseerd worden. Maar goed, de conclusie is, wij kunnen hier nu geen schepen meer ontvangen, omdat ze er niet zijn en al zou ik er 1 laten bouwen, dan wordt hij niet geaccepteerd bij de maatschappij, omdat gewoon het volume te klein is. Dat is gewoon 700, 800 kuub en dat wordt ook gewoon te duur. Je moet eigenlijk gewoon minimaal 1800 kuub ophalen, he dus 1.8 miljoen liter is dat. Dat zijn echt een beetje het formaat schepen die nu gangbaar zijn om in de binnenwateren depots te bevoorraden. Eigenlijk beginnen die ook al te klein te worden, maar daar kan je nog wel heel lang mee doen.

B: Maar begrijp ik dan eigenlijk dat u dan, u bent zeg maar geïnteresseerd in de Kooyhaven, is dat nou omdat u uw activiteiten wil verbreden, dat u in die zin wil groeien? Of dat er bepaalde regulering is gekomen waardoor u uw activiteiten niet meer goed kan uitvoeren?

A: Ja, nou ten eerste, omdat wij nu niet meer kunnen doen wat wij hier doen. Dus wij moeten nu een tankwagen naar Amsterdam rijden en dan laden en dan rijden we weer dit gebied in. Dus ook co2 technisch is dat niet gunstig. Dus dat is ongunstiger dan hier een depot hebben en een schip aanvoeren en dat hier distribueren. Nou, op zich kunnen wij prima in Amsterdam laden, maar daarnaast begint ook gewoon het hele productgamma te veranderen door de transitie. He je hebt biodiesel, zit tegenwoordig in de diesel, maar er zit ook ethanol in de benzine. Wij mochten hier altijd benzine en diesel opslaan en dus wij hebben gewoon meer opslag ook nodig. Meer tanks, meer producten, he dus dat hele plan....

Gepresenteerd aan de inwonersvereniging, gemeente hollands kroon zit er, nou ja, de ambtenaren weetje....

B: U valt even weg merk ik.. Ik denk dat het ligt aan de verbinding, wellicht, wat ik wel eens heb dat u misschien de camera, ja dat is niet zo gezellig, maar als u de camera uit doet dat dan misschien de verbinding wat beter loopt.

A: Is het zo beter nu? Hoor je..

B: Ja nu kan ik u wel gewoon verstaan, ja.

A: Dus, ik werd dus benaderd door Kooyhaven of ik had Kooyhaven een mail gestuurd in eerste instantie, denk ik, van is er nog ruimte in Kooyhaven voor een depot? Maar dan wil ik wel en benzine en diesel opslaan en ik weet vanuit mijn vakgebied dat benzineopslag is natuurlijk gevaarlijker dan diesel, dat is gewoon brandbaarder, dus er hangt een andere regelgeving omheen, of eigenlijk een ander milieucategorie. Milieucategorie 4.1 geloof ik of 4.2. Nou als je dan in het bestemmingsplan kijkt, dan staat daar dat er 3 is. He, milieucategorie 3. Maar wij kunnen feitelijk alle gevaren die er zijn, kunnen wij terugbrengen naar die milieucategorie 3.0 door allemaal maatregelen te nemen, die we sowieso al vanuit allerlei regelgeving moeten nemen. Dampretoursysteem moet erop zitten, een blus systeem moet erop zitten, geluid, ja dat hebben wij nauwelijks, want milieucategorie 5 heeft ook een hele hoge geluidssanering. Ja dat hebben wij eigenlijk helemaal niet, want een schip die komt lossen maakt wel wat geluid, maar het is geen grindverwerking of geen staalverwerking in de open lucht, dus... Maar goed, toen zei de gemeente van ja, milieucategorie 3 mag dus wel, dus dan zou je wel diesel kunnen opslaan, maar ik wil ook benzine opslaan, want wij rijden ook met tankwagens benzine en diesel gelijktijdig weg en dat is logistiek gewoon gunstiger. En dan zou je twee producten gelijk te laden en twee producten gelijk te lossen en anders, ja dan gaat eigenlijk het hele verdienmodel gelijk al weg en dan kan ik net zo goed naar Amsterdam blijven rijden. Dus dat kost gewoon te veel geld, dan ben je gewoon meer tijd kwijt. Aan een chauffeur met een tankwagen.

B: Oke, want ik denk uw doel is dan ook best wel duidelijk voor mij. U wilt uitbreiden, of deels uitbreiden en er zijn bepaalde opslagen die u op de huidige plek niet meer kan of vooral de boot die daar niet meer kan komen en daarvoor lijkt Kooyhaven wel een geschikte locatie. Mits die milieucategorisering wat omlaag bij word gesteld.

A: Ja, of dat ze gewoon ontheffing verlenen op die milieucategorie. Maar er staat expliciet in dat bestemmingsplan, of juist in, je hebt ook nog een convenant he, met de bewoners, dat er geen BEVI bedrijven zich mogen vestigen op dat haventerrein, wat natuurlijk ook van waarom, wie heeft dat bedacht dat daar geen BEVI-bedrijven mogen vestigen? Maar als je dus kijkt naar de hele

ontwikkeling he, van het industrieterrein, hebben ze aan de voorkant gewoon niet goed gekeken, ook niet gevraagd naar potentiële kandidaten, terwijl wij wel een potentiële kandidaat waren, voor wat heb je nou nodig om je daar te vestigen? He dus er word een bestemmingsplan gemaakt, daar zou heel veel over nagedacht zijn, maar ja, dan is het heel makkelijk en het is eigenlijk standaard dat ze in een industrieterrein bestemming neerzetten dat zich daar geen BEVI bedrijven zich mogen vestigen, want BEVI bedrijven veroorzaken altijd gedonder. He ruimtelijk, met gevarencirkels, dus het is ook wel begrijpelijk dat ze dat doen, want anders zit je weer in de knel met verkoop van grond. Maar als ik daar goed over nadenk, kan het wel prima, zoals de locatie die wij voor ogen hebben, licht helemaal aan de zuidkant tegen het water aan, ligt eigenlijk redelijk solair in dat gebied, waardoor de burens er geen last van hebben. En dat kunnen we wel laten zien met een plan, dat dat ook zo is. He, met een.. heet dat een kwantitatieve risicoanalyse, met zonerings, tien tot de min zes contouren heet dat. Het kan gewoon, he dus niemand heeft daar last van.

B: Nee oke, dat is denk ik wel duidelijk. Want u zegt ook dat u bij die beginfase, niet genoeg betrokken bent geweest.

A: Nee, met die hele ontwikkeling van die Kooyhaven daar ben ik niet bij, bij wijze van het bestemmingsplan, daar ben ik niet bij betrokken geweest. Misschien hebben ze daar heus wel oproepen voor gedaan, maar dat heeft mij niet bereikt in ieder geval.

B: Nee precies, en er is op een gegeven moment inderdaad een convenant met de bewoners is er gesloten, bent u daar nog enigszins in betrokken geweest?

A: Nee

B: Nee, oke.

A: Ik wist wel dat er heel veel weerstand was, maar ik ben daar geen onderdeel van geweest.

B: En je bent niet op bewonersavonden of dat soort dingen uitgenodigd?

A: Nee

B: Oke, dat betekend ook dat u bepaalde onderhandelingen niet heeft kunnen, ja daar niet in heeft kunnen mee doen, met bijvoorbeeld bewoners?

A: Nee, het is me niet gevraagd en ik heb er ook niet mijn wens kunnen ventileren ofzo, ja wat wij nodig hebben.

B: Ja, want dat is bijvoorbeeld ook, een vraag die ik had, u heeft bepaalde acties kunnen ondernemen om u doel te bereiken en bijvoorbeeld door overeenkomsten te sluiten. Maar ik begrijp dat u eigenlijk weinig middelen had om die acties te ondernemen, klopt dat of heeft u andere acties ondernomen dan overeenkomsten sluiten?

A: Nou kijk, wij hebben nog geen overeenkomst gesloten, want ik kan pas een overeenkomst sluiten als die bestemming voor elkaar is. Want anders zit ik ergens aan vast waar ik niet aan vast wil zitten.

B: Nee dat begrijp ik. En u had het net bijvoorbeeld over, u had wel een plan opgesteld, dat is natuurlijk ook een soort actie die u heeft ondernomen om uw doel te gaan bereiken. 16.53

A: Ja

B: En dat plan, is dat, heeft u dat alleen aan de gemeente voorgelegd of aan de haven of..



A: Nee nee nee, aan alles hebben we dat gepresenteerd, dus, of aan alles, maar we hebben het met de Port of Den Helder, een aantal ambtenaren van de gemeente Hollands Kroon, maar ook aan de voormalige mensen die zitting hadden in die bewonerscommissie. Dat waren twee of drie mensen geloof ik die daar bij waren, ja twee of drie. En ja, wat ik proefde is dat eigenlijk de meeste, die twee of drie mensen die dat, twee van die drie, die waren er best wel positief over. Die hadden nog wel wat, dit willen we dan nog wel even onderbouwd hebben en dat willen we onderbouwd hebben. Ik weet niet meer exact wat, maar.. er is eigenlijk één persoon die een behoorlijk negatieve stempel drukt op de voortgang. Ik ben zijn naam even kwijt. En die weet toch eigenlijk wel weer een aantal mensen te activeren om met de hakken in het zand te gaan staan. Dus, maar goed, de acties die heb ik ondernomen van wat ik kon doen en vervolgens heb ik tegen de Port of Den Helder gezegd, ja ik ben geïnteresseerd, maar ik ga niet een stuk grond huren of kopen of me daarin vastleggen totdat de bestemming goed is en dat ik mijn activiteit goed kan uitvoeren. Nou toen heeft de Port of Den Helder, hebben nog weer een nieuwe poging of die hebben weer een nieuwe bijeenkomst georganiseerd, wat groter opgezet, dat hebben ze best wel goed gedaan. Was ook net in de coronatijd, in augustus was dat volgens mij. September misschien wel, nou ja daar werd ook iedereen uitgenodigd, he omwonenden. En daar heb ik ook mijn verhaal kunnen doen, dus dat is wel goed gedaan, want het was een tweede, ja dit is eigenlijk een herhaling van zetten natuurlijk. Wat ze in eerste instantie gewoon niet hebben gedaan, omdat kosten wat het kost die haven er moest komen. En omdat daar denk ik ook heel veel subsidiegeld mee gemoeid was. Dus ze hebben toen, om die subsidie gelden naar binnen te trekken, ja hebben ze gewoon doorgezet om die haven daar te krijgen. En hebben ze uiteindelijk dat ook, ja uitgevoerd. En dat zal ze nu nog steeds elk jaar heel veel geld kosten, want ja er is toch ergens geld ingepompt en er is geen gebruiker er komen geen havengelden binnen, er word ook geen grond verhuurt of verkocht of.. Dus dit zal een behoorlijke kostenpost zijn denk ik.

B: Ja en in die zin zou het wel voor die partijen een succes moeten worden, want ze hebben al zo veel geld erin gestoken.

A: Ja, ja

B: Maar u heeft dus uiteindelijk ook wel met alle partijen daarin samengewerkt en ook met de bewoners. Of ja, heeft u dat gezien als samenwerking ook, dat er verhalen van hen kant kwamen en dat, ja dat een beetje een wisseling van woorden is geweest of

A: Nou ja kijk, die bewoners hebben niet zo heel veel te verliezen, althans de afvaardiging daarvan, want die hebben dit hele traject al gehad. Die hebben een convenant en die zeggen ja, eigenlijk komt het er kort op neer dat we een convenant hebben en een bestemmingsplan, daar zit dat convenant aan vastgekoppeld en ja, waarom zouden wij bewegen? Waarom zouden wij.. want dit hebben we afgesproken en dat snap ik ook. Ik denk ja, jullie hebben dit afgesproken en nu kom je eigenlijk terug op je afspraak. Ik snap de Port of Den Helder ook wel, want er wordt geen stuk grond verkocht of verhuurt, omdat je.. het is gewoon ongunstig.

B: Zijn die afspraken volgens u wellicht te makkelijk of te snel gemaakt?

A: Nou ik denk dat, ik denk niet te snel, want ik denk dat ze daar wel behoorlijk over hebben... veel energie in hebben gestopt. Maar ik denk wel dat ze op een gegeven moment klem zaten door die subsidieverlening.

B: Ja, en u was niet betrokken bij dat convenant?

A: Nee, want toen was ik ook nog niet helemaal in beeld.

B: Nee, nee oke. Ja dat maakt het natuurlijk ook lastig voor zo'n besluit. Als de partijen die zich daar moeten vestigen nog niet in beeld zijn. Oke, maar eigenlijk die afspraken, die zijn wel ook de redenen, he het convenant, dat u uiteindelijk toch niet meer geïnteresseerd was in de Kooyhaven?

A: Nou ja, niet in hoe het nu is geregeld. Want dan zeg ik, ja dan ga ik daar niet zitten, want ja, ik moet alles bij elkaar hebben, want anders heeft het geen zin.

B: Ja, oke dat is duidelijk, en dat is dan ook de basis waarop u de beslissing heeft genomen op dat moment op toch niet in zee te gaan met Port of Den Helder en de Kooyhaven?

A: Ja, kijk het is niet zo dat dat definitief is, maar ik heb wel gezegd voor nu is daar voor mij gewoon geen goede basis om te starten. Ja dat bestemmingsplan, dat convenant moet toch een andere vorm krijgen, anders dan is het niet, ja dan is die investering gewoon te hoog en ja dat word gewoon te veel en dan haal je eigenlijk niet wat je nodig hebt.

B: Ja dat is allemaal denk ik wel duidelijk. En wat is er dan eigenlijk veranderd dat u dus toch weer interesse toont? U heeft het een beetje al..

A: Nou ik ben.. daar is niks in veranderd he, ik heb interesse erin, maar er moet eerst iets veranderen.

B: Ja en die veranderingen zijn nog niet geweest?

A: Nee, maar goed de gesprekken, want dat zijn allemaal heel langdurige processen.. eigenlijk he, wordt nu het hele traject, het hele proces, wordt nog een keer gedaan, alleen dan wel in de juiste setting, met ook de partijen die zich daar willen vestigen. Eigenlijk is het heel interessant om te zien van nou hoe is dat aan de voorkant geweest en hoe wordt er nu geacteerd, om toch die bedrijven daar te krijgen. He, voordat die haven daar was is het toch een behoorlijk solaire actie geweest, vanuit mijn perspectief, maar ik kan niet helemaal goed beoordelen.. waardoor er denk ik ook heel veel weestand is gekomen vanuit de bewoners hoek. Maar je hoort natuurlijk in dat proces hoor je ook de mensen te horen die er wel naar toe willen en die er wel positief in staan. He dus je moet, je zou eigenlijk sowieso een positieve groep moeten hebben en een negatieve groep moeten hebben. En aan de hand daarvan zou je toch op een gegeven moment de afspraken moeten maken om het bestemmingsplan vorm te geven. En dan kunnen de mensen die echt bezwaar hebben nog steeds natuurlijk dwars gaan liggen en dan bezwaar maken en naar de rechter gaan en naar de raad van state en als de raad van state dan zegt van ja maar goed, weet je de bezwaren zijn niet gegrond, dan hebben die mensen ook geen recht van spreken meer, maar komt natuurlijk het liefst voor dat je naar die rechter gaat er met elkaar uit. En dat proces dat proberen ze nu wel.. dat pakken ze nu wel goed op he, dus die, ik ben even haar naam kwijt, die directrice van Port of Den Helder...

B: Waar was het de directrice van?

A: Van de Port of Den Helder.

B: Oh, dat weet ik ook niet, ik heb zelf met Kees Turnhout heb ik een afspraak van de Port of Den Helder.

A: Ja, volgens mij is hij niet heel erg betrokken bij dit proces, misschien wel. Kijk, Jacoba Bolderheij, en Bolderheij schrijf je met e-i-j, zij is de directrice van de Port of Den Helder en Katja Naber die is ook weer, daar heb ik eigenlijk heel veel contact mee gehad in toch het eerste gedeelte toen ik interesse heb getoond om daar te vestigen in die haven en dan tot een soort overeenkomst te komen. En volgens mij is er nu ook iemand die haar helpt, maar dat is niet Kees Turnhout. Maar Kees Turnhout die is dan wel weer betrokken bij een subsidievorm of bij waterschapprojecten enzo, dus

dat is op zich een goede vent Kees Turnhout. Niet verkeerd om die interviewen, maar ik vraag me af of hij hier genoeg over weet, want volgens mij is dit niet helemaal zijn agenda punt, maar ik zou gewoon het gesprek afwachten..

B: Ja want ik kreeg net in een interview te horen, Kees Turnhout moet je wel ook hebben, dus.. Maar dat is natuurlijk ook met zo'n groot project, kan dat lastig zijn, dat er zo veel mensen zijn die elke keer weer een ander klein stukje oppakken. Dat vermoedelijk natuurlijk die horizontale coördinatie die ik juist een beetje wil onderzoeken.

A: Ja kijk, zo is bijvoorbeeld de gemeente Den Helder, die, ik krijg daar wel een positief gevoel bij dat ze dat willen, gemeente Hollands Kroon, krijg ik niet helemaal hoogte van. Daar wordt het ook steeds lastiger, omdat daar natuurlijk best wel veel speelt, he over die windmolens en met al die surfers in de Wieringermeer, dus daar komt steeds meer toch wel wat negatieve druk op de college te staan. Met name twee wethouders (...) Theo. Dus ja, dan wordt het toch een beetje een politiek ding, maar goed, de Port of Den Helder, die trekt een beetje deze kar om toch in samenwerking met Hollands Kroon, om toch die bestemming wat te versoepelen en beter bedrijven onder voorwaarde toe te laten en ook misschien wat ruimere werktijden toe te laten.

B: Ja en heeft u ook het idee dat Port of Den Helder daar dus ook alles aan heeft gedaan om dit project tot stand te laten komen?

A: Ja, kijk zij, zij hebben er ook echt baat bij dat daar wat gaat gebeuren. Zij leven van de havengelden en ja daar moeten zij hun personeel weer van betalen en het is dus voor hun echt van groot belang dat er activiteiten gaan komen. Ja en dat, ik heb wel echt het gevoel dat zij daar serieus mee bezig zijn en ook op de goede manier. Ze betrekken ook iedereen erbij, dus.. Maar het is gewoon een hele, en sowieso ook in Nederland, gewoon heel moeilijk om een bestemmingsplan te wijzigen. Dan denk ik, waar gaat het over, waarom is dit zo moeilijk weet je wel. Er is al een industrieterrein, dan kan je allemaal aantonen dat het kan. Nou en dan heb je toch nog te maken met de mensen die het daar niet mee eens zijn en dan.. ja dat spaakt de boel, met veel ruis.

B: Ja, nee dat kan ik me wel heel goed voorstellen. Ja verder, even over de informatievoorziening, heeft u het gevoel dat alle informatie eerlijk met elkaar gedeeld wordt? Dat u ook openheid krijgt over alle informatie die beschikbaar is? 30.25

A: Nou ik moet zeggen dat ik, ik ben er zelf niet zo mee bezig dat ik informatie nodig heb. Ik word wel betrokken, maar of nou alle gedeeld word, nee, dat lijkt me ook ondoenlijk.

B: Nee precies, maar meer bijvoorbeeld de informatie waar u ook om vraagt of u die dan ook krijgt?

A: Ja, ik heb niet het gevoel dat dat niet zo was. En bijvoorbeeld.. inderdaad in dat programma wat dan over die diepte ging van die haven. Ja dat is volgens mij helemaal uit zn verband getrokken, want je kunt natuurlijk zo'n haven niet dieper maken dan de vaarweg die ernaartoe leidt. Heeft gewoon geen enkele zin. Maar dat is wel nu, volgens mij, wat in dat tv-programma toen werd gezegd. Van ja, er wilde hier een bedrijf zich vestigen met schepen van 4.5 meter diepgang, ja en die haven is maar 3, 3.5 meter diep. Dan denk ik hallo, maar dat Noord-Hollands kanaal is ook niet dieper dan 3.5 meter, in het hart van de vaarweg. Dus wat voor zin heeft het dan om die Kooyhaven 5 of 6 meter te maken, dat slaat nergens op.

B: Nee precies, dus daar is een keer miscommunicatie in ontstaan, begrijp ik.

A: Nou, ik denk dat dat komt omdat er een bedrijf geïnteresseerd was in de Kooyhaven, die schepen wilde onderhouden, of behouden, die kwam er toen achter van hé, die haven is niet diep genoeg.

Maar volgens mij ook het Noord-Hollands kanaal was niet diep genoeg, want die had dan verbreed moeten worden of zo. Want je kunt er wel heen varen geloof ik met zo'n boot, maar, als er een tegenligger aankwam dan kon die er niet langs.

B: Nee precies, dan moet je overal stoplichten gaan plaatsen... Nee en ik heb trouwens ook wel ergens gelezen dat de provincie ook al een statement had gemaakt van dat het zo diep zou worden dat is eigenlijk nooit ter sprake geweest, dus daar zal ooit een keer een misverstand over zijn ontstaan. Blijkbaar is dat zo. Ja over die informatie, heeft u alle informatie die met u gedeeld, had u dan bepaalde verwachtingen daaruit, van dit gaat een goede locatie worden of andere verwachtingen of staat u daar vrij open in, dat kan nog alle kanten op gaan en we moeten maar zien.

A: Nee, ik heb daar echt wel een goed gevoel bij gekregen, want ja, mijn communicatiepartner, in deze dan de Port of Den Helder, ja die waren echt wel open. En alles wat wij vroegen deelde ze ook wel. Nee ik heb niet het gevoel dat ze verstoppertje hebben gespeeld of dingen hebben achtergehouden, maar dat weet je natuurlijk pas als je op een gegeven moment denk van oe, dit ben ik vergeten te vragen en dat hadden ze wel even kunnen zeggen. Ja dan heb je zelf niet goed je huiswerk gedaan natuurlijk.

B: Nee precies, en andersom hebben zij u bijvoorbeeld lekker gemaakt met bepaalde verwachtingen? Die ze niet waar konden maken

A: Nou, ik heb wel gewaakt natuurlijk dat ik niet in de val zou lopen van nou, zet het eerste depot er maar neer en dan kijken we later wel. Dat herken ik wel.. we zijn al weer twee jaar verder, maar er gebeurd gewoon niks, omdat er gewoon een groepje mensen dwars ligt, de bestemming is gewoon niet voor elkaar. Dus, zijn hebben er natuurlijk baat bij dat die grond wordt verkocht. Ik had ook kunnen zeggen, nou goed idee, ik zet eerst dat dieseldepot neer en dan gaan de stemmingen veranderen. Maar vervolgens doe je een investering van weet ik hoe veel miljoen euro en dan blijkt toch dat het even niet kan. Dat ken ik wel, van je nee nee, we hebben toch... er is toch gebleken van het is niet haalbaar. Ja dan heb je wel die grondverplichting afgenomen en je dieseldepot gebouwd, dus ja daar ik gewoon niet intrappen.

B: Ja, maar daar was u dus zelf in ieder geval wel waakzaam voor

A: Ja

B: Maar als u daar niet waakzaam voor was geweest had u daar misschien wel in kunnen trappen?

A: Ja dat klopt, maar dat moet je natuurlijk ook een beetje scheiden, dat is natuurlijk gewoon verkoopproces, want stel je voor dat het niet de Port of Den Helder was geweest, maar een ontwikkelaar die de grond had verkocht, ja die zijn alleen maar gebaat bij grondverkoop, ja dus die gaan niet zeggen van dat en dat mag niet, dus dat zou ik even niet doen. Je wordt natuurlijk als partij geacht om gewoon zelf te onderzoeken of de bestemming voldoet aan jouw wensen en vereisten. Dus daarom moet je er een adviesbureau opzetten of je moet er zelf kennis van hebben. Maar bij mij is dat een beetje, he ik heb zelf er een beetje kennis van en ik heb er ook een adviesbedrijf opgezet van kijk goh, hoe zit het nou echt?

B: Ja precies, en dat zijn dan dus ook al bepaalde kosten die u heeft gemaakt voor dit project?

A: Ja, ja ik denk dat ik er al wel 20.000 euro in heb zitten.

B: Ja, dus u heeft er inderdaad op zich al wel redelijk wat kosten op dit moment gemaakt. Ja en u heeft natuurlijk op dit moment nog geen baten van dit project gehad?

A: Nee... nee, kijk ik had nu al wel graag daar gezeten. Ook omdat in onze markt, ook in de agrarische sector zie je steeds meer andere vormen van diesel verschijnen die we ook zelf willen op kunnen slaan. Je hebt wat milieuvriendelijkere diesel en wat schoner en niet meer met fossiele brandstoffen. Ja, dat moet ik nu bij mijn conculega's halen die het zelf ook in het veld zetten. Ja dan weet je wel wat er gebeurd natuurlijk..

B: Ja, precies.. en de baten die u er uit wil halen uiteindelijk dat is natuurlijk gewoon verbreding van u activiteiten?

A: Ja, ja kijk in vrachtauto's, maar ook tegenwoordig in busjes en ook sommige auto's al, heb je addblue he, om stikstof oxideren te neutraliseren na het verbrandingsproces. Ja ik had daar graag een opslag gehad waar ik ook addblue. Addblue dat is ook een behoorlijk beschermde markt door de producenten..

B: Hoe heet dat? Sorry

A: Ja dat heet AdBlue. A-D en dan B-L-U-E. En dat is eigenlijk een soort vloeibare kunstmest, komt uit de kunstmestfabrieken, en dat neutraliseert zeg maar de diesel uitlaatgassen. En daardoor is een diesel een euro zes mogelijk geworden. He dus die dieselmotoren staan in een enorm negatief daglicht, maar dat is gewoon niet eerlijk want diesel motoren, die euro zes motoren, die Amsterdam inrijden, maken die eigenlijk gewoon de stad schoon. Dat komt.. de particles die er in gaan, die zijn groter dan de particles die eruit gaan. En als je daar dan diesel instopt wat gemaakt is van natuurvet, ja dan heb je gewoon een goede co2 cirkel. Maar ja, daar willen ze niet erg meer mee verder lijkt het. Het is allemaal elektrisch voor en elektrisch na. Dat is ook natuurlijk wel een gevaar voor mijn handel. Ja wij kijken ook naar andere segmenten om toch een verdienmodel te houden naar de toekomst toe.

B: Ja, nee dat begrijp ik, er zit wat negatieve lading achter brandstof op dit moment.

A: Ja, terwijl eigenlijk niemand weet hoeveel biobrandstof er eigenlijk verkocht word in Nederland. Wij stoppen al zo'n beetje tussen de tien en 15 procent biobrandstof in de diesel en de benzine en dat percentage word steeds groter. Maar de overheid wil dat al die auto's elektrisch gaan rijden, maar ik ben wel heel benieuwd hoe dat nou straks gaat aflopen als straks echt de massa dat ding gaat rijden, want het is nu maar een kleine groep. Er rijden 8 miljoen auto's in Nederland... er zijn nu al gevallen bekend dat er in de straat gestreden word voor een laadpaal. En er is gewoon niet meer capaciteit om meer laadpalen neer te zetten.

B: Nee en die energie komt natuurlijk ook ergens vandaan..

A: Dat ook nog eens, daar wordt niks over gezegd. Ze zeggen, ja dat wordt allemaal groen door al die windmolens die we op de zee gaan zetten. Ja dat gaan ze niet helemaal redden, dus daarom wordt er nu ook gesproken over kernenergie, ze gaan het niet halen. Maar willen we dat he, willen we kernenergie neerzetten

B: Nee precies, en dan komen we nu ook al in een heel ander technisch verhaal van de energietransitie, wat ik heel interessant vind hoor maar

A: Ja, niet heel erg gerelateerd aan jouw interviewvragen..

B: Ja, maar ik heb denk ik ook wel al mijn vragen gesteld voor dit interview in ieder geval. Had u nog iets wat u wou toe voegen aan dit verhaal, over de Kooyhaven zeg maar?

A: Nou, ik had eigenlijk wel alle gezegd. Ja, ik vind het ook gewoon fascinerend hoe zo iets is gegaan. Ik denk wel he, dat is misschien, want dat heb ik nog niet gezegd, maar dat is wel wat er in mijn hoofd zit en ook al die tijd heeft gezeten. Dat de oorsprong van deze Kooyhaven, ja die komt bij de meneer Hooimeijer vandaan. Dat was een gedeputeerde van de provincie Noord-Holland en die had meer plannen in Noord-Holland. En volgens mij heeft hij ook nog in de gevangenis gezeten, omdat hij gewoon met kennis, met voorkennis heeft gehandeld.

B: Ja.. ik heb ook wel iets gehoord dat het een beetje..

A: Ja er was fraude gepleegd of ik weet niet meer precies wat er aan de hand is geweest. Maar ja, hij heeft ook om de Kooyhaven heeft hij ook een boerderij gekocht, waarvan hij weet, in de toekomst word dat ook nog een stukje Kooyhaven. Ik denk, ja, dan ga jij dus als gedeputeerde ga jij een boerderij in een warm gebied kopen, voordat het eigenlijk van start gaat.

B: Ja, bepaalde voorkennis heeft hij gehad