

Aan gemeente Den Helder  
t.a.v. de gemeenteraad  
Postbus 36  
1780 AA Den Helder

VERZONDEN 17 MEI 2023

Den Helder, 17 mei 2023

Kenmerk : PoDH 23.0042  
Uw kenmerk :  
Behandeld door :  
e-mail :  
Doorkiesnummer :  
Onderwerp : Zienswijze ontwerp-structuurvisie Omgevingsvisie gemeente Den Helder  
"Koers op een sterke thuishaven".  
Bijlage(n) :

Geachte gemeenteraad,

Met belangstelling hebben wij kennisgenomen van de ontwerp-structuurvisie Omgevingsvisie gemeente Den Helder. Graag maken wij gebruik van de mogelijkheid om een zienswijze in te dienen.

In onze zienswijze zullen wij per hoofdstuk/bijlage een reactie geven.

**Hoofdstuk 1 Cover & inleiding volle grootte**

Geen opmerkingen

**Hoofdstuk 2 Visiekaart & Centrale uitgangspunten**

Pagina 2:

Op de kaart staan op Kooypunt (ruimte voor) grootschalige zonneparken weergegeven. Wat opvalt is dat het noordelijke zonnepark Ecorus (tussen Kooypunt en Heldair) een definitieve bestemming heeft op deze kaart, terwijl het zuidelijke zonnepark Vattenfall (Kooypunt fase IIIb) een tijdelijk karakter heeft.

In het kader van de opgave in de energietransitie, zouden wij graag zien dat ook het noordelijk zonnepark een tijdelijk karakter heeft. De verleende Omgevingsvergunning (AU18.07236) heeft ook een tijdelijkheid van 25 jaar.

Pagina 12 (2<sup>e</sup> alinea laatste zin):

"Ook onderzoeken we de mogelijkheden om een transferium te realiseren op of rondom bedrijventerrein Kooypunt." Graag zouden wij toegevoegd hebben: .....en luchthaven Den Helder. In het kader van het Maritiem Cluster wordt juist op Heldair voorzien in een mobiliteitshub.

Pagina 13 De haven is de economische, sociaal-culturele en historische rode draad door Den Helder, laatste zin:

“We werken aan het behoud van varend erfgoed, zoals historische schepen, en streven ernaar om (toeristisch interessante) delen van de haven publiek toegankelijk te maken.”

Daarbij dient wel rekening gehouden te worden met de veiligheid en beveiliging (ISPS) en een ongestoorde bedrijfsvoering en bereikbaarheid van het havenbedrijfsleven en de daarmee gepaard gaande andere activiteiten.

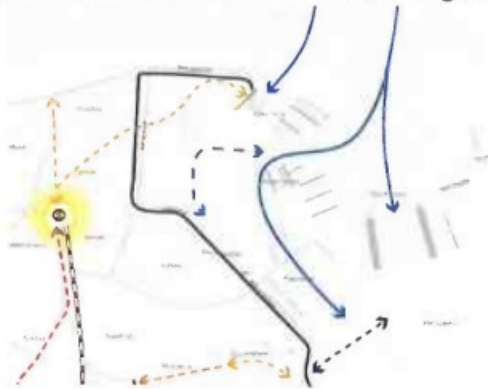
#### Concreet voorstel:

1. Op de kaart het noordelijk zonnepark Ecorus op Kooypunt aangeven als (ruimte voor) grootschalig tijdelijk zonnepark. (Dit zal dan doorgevoerd moeten worden op alle gelijke kaartjes in alle van toepassing zijnde hoofdstukken);
2. Ook onderzoeken we de mogelijkheid om een transferium te realiseren op of rondom bedrijventerrein Kooypunt en luchthaven Den Helder.
3. Bij publiek toegankelijk maken van delen van de haven rekening houden met de veiligheid, beveiliging (ISPS) en een ongestoorde bedrijfsvoering en bereikbaarheid van het havenbedrijfsleven en de daarmee gepaard gaande andere activiteiten.

### Hoofdstuk 3 Thematische uitwerking Groen & Landschap

Geen opmerkingen.

### Hoofdstuk 4 Thematische uitwerking Mobiliteit & Infrastructuur



#### Pagina 2:

Op de kaart staat een te realiseren nieuwe hoofdvaarroute aangegeven tussen de zeehaven en Willemsoord/Koopvaardersbinnenhaven.



#### Pagina 3 (Boven)regionale infrastructuur & verbindingen, 1<sup>e</sup> alinea:

“We zetten in op het realiseren van een tweede vaarverbinding, tussen de haven en de Waddenzee via Willemsoord. Deze tweede vaarroute draagt als extra optie bij aan de continuïteit van de verbinding tussen haven en zee en kan tevens worden gebruikt voor recreatief vaarverkeer.”

Port of Den Helder ziet deze te realiseren nieuwe hoofdvaarroute als een calamiteitenroute en niet als een nieuwe hoofdvaarroute. De primaire verbinding van binnen naar buiten voor recreatief vaarverkeer blijft via de Koopvaardersschutsluis. De recreatievaart kan, wanneer omstandigheden dat toelaten, gebruik maken van de Zeedoksluis voor de toegang tot Willemsoord vanaf de zeehaven. Ook is de vaarwegklasse niet toereikend om in aanmerking te komen als hoofdvaarroute.

Daarnaast zal deze hoofdvaarroute extra oponthoud gaan betekenen voor het havenverkeer: zowel de Van Kinsbergenbrug als de brug Zeedoksluis zullen dan veel frequenter openstaan. Dit terwijl juist de ontvlechting van het verkeer in de omgeving van de Ravelijnweg zou moeten zorgen voor een betere doorstroming van het verkeer van en naar de haven.

Port of Den Helder is participating in



Pagina 3 (Boven)regionale infrastructuur & verbindingen, 2<sup>e</sup> alinea, laatste zin:

Ook het Noordhollands Kanaal kan worden gezien als een regionale verbinding. Dit heeft met name een economische functie voor binnenvaart, hoewel het ook steeds meer door recreatief vaarverkeer wordt ontdekt.

Het Noord-Hollands kanaal heeft nog een andere functie, het is tevens de toegang tot het regionaal bedrijventerrein Kooyhaven.

De bereikbaarheid over water tussen de zeehaven en Kooyhaven is van essentieel belang om Kooyhaven te ontwikkelen tot logistieke hub als onderdeel van het 2-locatie concept tussen binnenhaven en zeehaven.

Port of Den Helder zou dan ook graag toegevoegd zien: "Ook het Noordhollands Kanaal kan worden gezien als een regionale verbinding. Dit heeft met name een economische functie voor binnenvaart **en voor de bereikbaarheid (en ontwikkeling) van het regionaal bedrijventerrein Kooyhaven**, hoewel het ook steeds meer door recreatief vaarverkeer wordt ontdekt."

Pagina 4 Hoofd- en verbindingswegen, 2<sup>e</sup> alinea laatste zin:

"Ook onderzoeken we de mogelijkheden om een transferium te realiseren op of rondom bedrijventerrein Kooyhaven." Graag zouden wij toegevoegd hebben: .....en luchthaven Den Helder. In het kader van het Maritiem Cluster wordt juist op Helder voorzien in een mobiliteitshub. Daarnaast is de ontvlechting (ontmenging) bedoeld voor de bereikbaarheid van het marine verkeer en havenverkeer in het havengebied te bevorderen ter ondersteuning van een just-in-time logistiek. Door deze ontvlechting krijgt het TESO verkeer een meer ongestoorde doorloop via de N250. In de verdere uitwerking van de ontvlechting zal tevens onderzocht moeten worden of een opwaardering van de toegangsweg tot de Zuidpoort van het marine terrein kan bijdragen aan de verbetering van de bereikbaarheid binnen de bebouwde kom van Den Helder.

**Concreet voorstel:**

1. De te realiseren nieuwe hoofdvaarroute aanmerken als calamiteitenroute;
2. Ook het Noordhollands Kanaal kan worden gezien als een regionale verbinding. Dit heeft met name een economische functie voor binnenvaart **en voor de bereikbaarheid (en ontwikkeling) van het regionaal bedrijventerrein Kooyhaven**, hoewel het ook steeds meer door recreatief vaarverkeer wordt ontdekt."
3. Ook onderzoeken we de mogelijkheid om een transferium te realiseren op of rondom bedrijventerrein Kooyhaven **en luchthaven Den Helder**.

**Hoofdstuk 5 Thematische uitwerking functies en bedrijvigheid**

Pagina 4, 1<sup>e</sup> zin:

De gemeente Den Helder wil in ieder geval ruimte kunnen bieden aan bedrijven uit de kernsectoren van de lokale economie (scheepsbouw, offshore, **havengerelateerde bedrijvigheid en logistiek**, onderhoud & inspectie, marine en energietransitie).

Port of Den Helder rekent ook havengerelateerde bedrijvigheid en logistiek tot bedrijven uit de kernsector, dus graag toevoegen.

Pagina 4, 3<sup>e</sup> alinea:

Zwaardere bedrijvigheid, te bepalen aan de hand van de milieucategorie, concentreren we op locaties verder van woongebieden, zoals in de haven en op bedrijventerreinen Kooyhaven en Oostoever. Dit betekent omgekeerd ook geen ontwikkeling van woongebieden in de nabijheid hiervan. Bij concentratie in de haven zal dat wel betekenen dat voor zwaardere bedrijvigheid naast milieuruimte ook geluidruimte gecreëerd moet worden.

Pagina 6, 4<sup>e</sup> alinea:

Toegevoegd moet worden:... Daarnaast is er ruimte voor de productie van waterstof op het NAM terrein, een faciliteit voor de productie van blauwe waterstof (waterstof opgewekt uit fossiele brandstof, waarbij de vrijkomende CO2 wordt opgevangen en **op zee** opgeslagen).....

Pagina 6 Grootschalige duurzame energie, 4<sup>e</sup> alinea (in relatie met kaart op pagina 2):

Op de locatie Oostoever is alleen het terrein van de NAM aangegeven als zoekgebied Waterstofontwikkeling. PoDH zou het wenselijk vinden om in het kader van de energietransitie het gehele bedrijventerrein aan te wijzen als zoekgebied.

Laatste zin: Graag verwijderen: Ook voor de aanlanding van op de Noordzee duurzaam opgewekte elektriciteit komt Den Helder mogelijk in beeld. ~~De benodigde ruimte hiervoor zoeken we op bedrijventerrein Kooypunt en de directe omgeving.~~

Reden hiervoor is, dat Den Helder weliswaar in beeld als mogelijk aanlandingspunt, echter om het zo specifiek te benoemen, zet dit voor PoDH een mogelijke andere ontwikkeling van Kooypunt op slot.

Pagina 7, 1<sup>e</sup> regel:

Toevoegen: Ook faciliteren we de aanleg en inpassing van aanvullende energie-infrastructuur, om een bijdrage aan deze opgave te leveren. **Inclusief de elektrificatie van de haven middels o.m. walstroom.**

**Concreet voorstel:**

Toevoegingen:

1. De gemeente Den Helder wil in ieder geval ruimte kunnen bieden aan bedrijven uit de kernsectoren van de lokale economie (scheepsbouw, offshore, **havengerelateerde bedrijvigheid en logistiek**, onderhoud & inspectie, marine en energietransitie);
2. Voor zwaardere bedrijvigheid in de haven ook de daarvoor benodigde milieu- en geluidruimte creëren;
3. Toevoegen: Daarnaast is er ruimte voor de productie van waterstof op het NAM terrein, een faciliteit voor de productie van blauwe waterstof (waterstof opgewekt uit fossiele brandstof, waarbij de vrijkomende CO2 wordt opgevangen en **op zee** opgeslagen).....
4. Ook voor de aanlanding van op de Noordzee duurzaam opgewekte elektriciteit komt Den Helder mogelijk in beeld. **Een deel van de** benodigde ruimte hiervoor zoeken we op bedrijventerrein Kooypunt en de directe omgeving, **w.o. Kooyhaven**;
5. Ook faciliteren we de aanleg en inpassing van aanvullende energie-infrastructuur, om een bijdrage aan deze opgave te leveren. **Inclusief de elektrificatie van de haven middels o.m. walstroom**;
6. In het kader van de energietransitie het gehele bedrijventerrein Oostoever aan te wijzen als zoekgebied.

## Hoofdstuk 6 Thematische uitwerking ontwikkelingen

Geen opmerkingen.

## Hoofdstuk 7 Deelvisie Stad binnen de Linie

Pagina 5 Willemsoord, 2<sup>e</sup> alinea:

Het kwadrant (Buitenveld) is momenteel grotendeels onbebouwd. Vanuit de ontwikkeling van het Maritiem Cluster wordt hier ingezet op ontwikkelingen die bijdragen aan de doelstellingen van het Maritiem Cluster en passen binnen de maritieme stadsontwikkeling.



Port of Den Helder wil benadrukken dat de invulling van dit terrein en de genoemde ontwikkeling niet strijdig mag/kan zijn de randvoorwaarden van een ongestoorde bedrijfsvoering en bereikbaarheid van de haven, en er geen permanente bewoning wordt toegestaan.

## Hoofdstuk 8 Deelvisie Maritiem Cluster

### Pagina 2:

Op de kaart staan op Kooypunt (ruimte voor) grootschalige zonneparken weergegeven. Wat opvalt is dat het noordelijke zonnepark Ecorus (tussen Kooypunt en Helder) een definitieve bestemming heeft op deze kaart, terwijl het zuidelijke zonnepark Vattenfall (Kooypunt fase IIIb) een tijdelijk karakter heeft.

In het kader van de opgave in de energietransitie, zouden wij graag zien dat ook het noordelijk zonnepark een tijdelijk karakter heeft. De verleende Omgevingsvergunning (AU18.07236) heeft ook een tijdelijkheid van 25 jaar.

### Pagina 4 Visie, Zeehaven & Luchthaven 1<sup>e</sup> alinea (in relatie met pagina 2 kaart):

“We zetten in op het realiseren van een tweede vaarverbinding, tussen de haven en de Waddenzee via Willemsoord. Deze tweede vaarroute draagt als extra optie bij aan de continuïteit van de verbinding tussen haven en zee en kan tevens worden gebruikt voor recreatief vaarverkeer.”

Port of Den Helder ziet deze te realiseren nieuwe hoofdvaarroute als een calamiteitenroute en niet als een nieuwe hoofdvaarroute. De primaire verbinding van binnen naar buiten voor recreatief vaarverkeer blijft via de Koopvaardersschutsluis. De recreatievaart kan, wanneer omstandigheden dat toelaten, gebruik maken van de Zeedoksluis voor de toegang tot Willemsoord vanaf de zeehaven. Ook is de vaarwegklasse niet toereikend om in aanmerking te komen als hoofdvaarroute.

Daarnaast zal deze hoofdvaarroute extra oponthoud gaan betekenen voor het havenverkeer: zowel de Van Kinsbergenbrug als de brug Zeedoksluis zullen dan veel frequenter openstaan. Dit terwijl juist de ontvlechting van het verkeer in de omgeving van de Ravelijnweg zou moeten zorgen voor een betere doorstroming van het verkeer van en naar de haven.

### Pagina 4 Visie, Zeehaven & Luchthaven 3<sup>e</sup> alinea:

“Buitenveld is onlosmakelijk onderdeel van Willemsoord. De strategische ligging tussen stad, haven en de bestaande activiteiten van de Koninklijke Marine op de noordoostelijke kwadrant van Willemsoord maakt het gebied interessant voor functies op het snijvlak hiervan.”

Deze tekst komt niet overeen met de tekst hierover in Hoofdstuk 7 Deelvisie Stad binnen de Linie. Hierin staat namelijk opgenomen:

“Het kwadrant (Buitenveld) is momenteel grotendeels onbebouwd. Vanuit de ontwikkeling van het Maritiem Cluster wordt hier ingezet op ontwikkelingen die bijdragen aan de doelstellingen van het Maritiem Cluster en passen binnen de maritieme stadsontwikkeling.”

PoDH zou graag zien dat de tekst uit Hoofdstuk 7 Deelvisie Stad binnen de Linie wordt overgenomen, waarbij wij aantekenen dat de invulling van dit terrein en de genoemde ontwikkeling niet strijdig mag/kan zijn de randvoorwaarden van een ongestoorde bedrijfsvoering en bereikbaarheid van de haven.

### Pagina 4 Mobiliteit, laatste zin:

“De Koninklijke Marine behoudt twee ~~volwaardige en een onafhankelijke~~ ontsluitingen van en naar het Marineterrein.”

In het kader van het Maritiem Cluster en de bereikbaarheid/ontvlechting van verkeersstromen wordt de Zuidpoort (Oostoever) gezien als te ontwikkelen hoofdentree en zou daarmee onderdeel van de oplossing vormen.

### Pagina 5 Kooypunt, Oostoever en Kooyhaven, 2<sup>e</sup> alinea:

In de tekst aanvullen: Binnen de ontwikkeling van het Maritiem Cluster wordt voor de gebieden Kooypunt, Kooyhaven (gemeente Hollands Kroon) en Oostoever ingezet op het ruimte bieden voor de sectoren logistiek, mobiliteit en energie, **inclusief de aanlanding van elektriciteit en de productie van groene waterstof of daarop gebaseerde duurzame brandstoffen.**

Een mobiliteitsoplossing die we concreet onderzoeken is het realiseren van een transferium op of in de omgeving van Kooypunt en luchthaven Den Helder.

**Concreet voorstel:**

1. Op de kaart het noordelijk zonnepark Ecorus op Kooypunt aangeven als (ruimte voor) grootschalig tijdelijk zonnepark. (Dit zal dan doorgevoerd moeten worden op alle gelijke kaartjes in alle van toepassing zijnde hoofdstukken);
2. De te realiseren nieuwe hoofdvaarroute aanmerken als calamiteitenroute;
3. Overnemen tekst uit Hoofdstuk 7: "Het kwadrant (Buitenveld) is momenteel grotendeels onbebouwd. Vanuit de ontwikkeling van het Maritiem Cluster wordt hier ingezet op ontwikkelingen die bijdragen aan de doelstellingen van het Maritiem Cluster en passen binnen de maritieme stadsontwikkeling.";
4. Aanpassen: "De Koninklijke Marine behoudt twee ontsluitingen van en naar het Marineterrein.";
5. Aanvullen:..... sectoren logistiek, mobiliteit en energie, **inclusief de aanlanding van elektriciteit en de productie van groene waterstof of daarop gebaseerde duurzame brandstoffen;**
6. Aanvullen: Een mobiliteitsoplossing die we concreet onderzoeken is het realiseren van een transferium op of in de omgeving van Kooypunt en luchthaven Den Helder.

**Hoofdstuk 9 Deelvisie De Stelling**

*Pagina 44: Willemsoord in 2040:*

"Buitenveld is in 2040 met alle partijen ontwikkeld tot het onmiskenbare vierde kwadrant van Willemsoord waar werf, stad en Stelling elkaar ontmoeten".

In overeenstemming brengen met de tekst uit Hoofdstuk 7 Deelvisie Stad binnen de Linie. Hierin staat namelijk opgenomen:

"Het kwadrant (Buitenveld) is momenteel grotendeels onbebouwd. Vanuit de ontwikkeling van het Maritiem Cluster wordt hier ingezet op ontwikkelingen die bijdragen aan de doelstellingen van het Maritiem Cluster en passen binnen de maritieme stadsontwikkeling."

PoDH zou graag zien dat de tekst uit Hoofdstuk 7 Deelvisie Stad binnen de Linie wordt overgenomen, waarbij wij aantekenen dat de invulling van dit terrein en de genoemde ontwikkeling niet strijdig mag/kan zijn de randvoorwaarden van een ongestoorde bedrijfsvoering en bereikbaarheid van de haven en er geen permanente bewoning wordt toegestaan. (zie ook onze opmerking bij Hoofdstuk 8 Deelvisie Maritiem Cluster).

**Concreet voorstel:**

1. Overnemen tekst uit Hoofdstuk 7: "Het kwadrant (Buitenveld) is momenteel grotendeels onbebouwd. Vanuit de ontwikkeling van het Maritiem Cluster wordt hier ingezet op ontwikkelingen die bijdragen aan de doelstellingen van het Maritiem Cluster en passen binnen de maritieme stadsontwikkeling."



**Hoofdstuk 10 Deelvisie Nieuw Den Helder**

Geen opmerkingen.

**Deelvisie 11 De Schooten**

Pagina 10 1<sup>e</sup> zin:

We streven ernaar om in de toekomst een vaste oeververbinding over het Noordhollandsch Kanaal te realiseren, waarmee De Schooten wordt verbonden met de Waddenzee en Natuureducatiecentrum 't Kuitje.

Port of Den Helder wil hierbij aantekenen dat een vaste oeververbinding, zoals hier aangegeven, geen belemmering/oponthoud mag geven aan de beroepsvaart over het Noord-Hollandskanaal.

**Concreet voorstel:**

We streven ernaar om in de toekomst een verbinding tussen de De Schooten en de Waddenzee te realiseren.

**Deelvisie 12 Julianadorp**

Geen opmerkingen.

**Deelvisie 13 Huisduinen**

Geen opmerkingen.

**Deelvisie 14 Doorwerking**

Geen opmerkingen.

**Bijlage 1 Gebiedsbiografie**

Geen opmerkingen.

**Bijlage 2 Verkenningen**

Geen opmerkingen.

**Bijlage 3 Participatieproces**

Geen opmerkingen.

**Bijlage 4 Milieueffectrapportage**

Pagina 71/72 6.2.1 Bodemkwaliteit; 6.2.1.1 Huidige situatie en autonome ontwikkeling bodemkwaliteit



*Figuur 6.1. Indicatie van verdachte locaties voor bodemverontreiniging in Den Helder (de groene vlakken). De zwarte lijnen zijn de begrenzingen van wijken (bron: omgevingsvisie Den Helder, onderdeel Verkenningen)*

Voor de Nieuwediepkade staat aangegeven dat er nader onderzoek nodig zou zijn. Tevens staat voor kade Het Nieuwe Werk aangegeven dat er een saneringsplan zou moeten worden opgesteld. Deze informatie is bij ons als economisch eigenaar van deze

gronden niet bekend. Graag zouden wij hierover meer informatie of nader overleg willen hebben.

Pagina 101 laatste alinea:

Binnen de haven wordt ruimte gecreëerd voor nieuwe ontwikkelingen.....

Daarbij dient aangevuld te worden dat middels de maatregelen opgenomen in het Geluidreductieplan er zeer waarschijnlijk ook ruimte ontstaat die middels het opnemen van GPP's in het Omgevingsplan gereserveerd zal worden voor nieuwe ontwikkelingen.

Pagina 136 6.10 Energietransitie 6.10.1.1 2<sup>e</sup> alinea:

“Zonneparken op agrarische grond zijn niet gerealiseerd in Den Helder en hebben niet de voorkeur.”

Dit klopt niet. Zowel het zonnepark van Ecorus als het zonnepark van Vattenfall zijn beiden gerealiseerd op agrarische grond en hebben een tijdelijke vergunning (maximaal 25 jaar).

Tenslotte merken wij nog op locatie Harssens voor Port of Den Helder een essentiële bouwsteen is in de ontwikkeling/vestiging van Wind op Zee gerelateerde bedrijvigheid voor de haven van Den Helder, en de stappen die daarmee gezet kunnen worden in de (nationale) energietransitie.

Tot zover de zienswijze van Port of Den Helder op de ontwerp-structuurvisie Omgevingsvisie gemeente Den Helder “Koers op een sterke thuishaven”.

Met vriendelijk groet,  
NV Port of Den Helder

[Redacted signature area]

CC aan:

[Redacted CC list]