

Van: [redacted] van <[redacted]@ziggo.nl>

Verzonden: vrijdag 5 september 2025 13:18

Aan: Fotigui Camara <f.camara@denhelder.nl>; [redacted] <[redacted]@denhelder.nl>; Griffie Den Helder <griffie@denhelder.nl>; [redacted]@denhelder.nl

CC: ontwerp-maritiem-cluster@noord-holland.nl; [redacted] <[redacted]@denhelder.nl>; [redacted]@noord-holland.nl

Onderwerp: Zienswijze inzage voornemens de huidige plannen Ravelijnbrug Maritiem Cluster

U ontvangt niet vaak e-mail van resume@ziggo.nl. [Ontdek waarom dit belangrijk is](#)

Beste Wethouder, Raadsleden en Gemeentesecretaris,

CC meelezend - Leden programmateam en stuurgroep Maritiem Cluster, gedeputeerde van de provincie Noord-Holland voor Ruimtelijke Ontwikkeling, Economie, Havens en Recreatie
[redacted] en [redacted] adviseur Gemeente Den Helder.

Afgelopen woensdag 3 sept 2025 hebben we in het bijzijn van het Maritiem Cluster onze Zienswijze tav “de Ravelijnbrug” Den Helder besproken met- en aangeboden aan de Wethouder Fotigui Camara.

Via deze weg bieden ondergetekende, gemachtigd door meer dan 280 huishoudens bestaande uit o.a. de verenigde VvE's, onze Zienswijze hierbij officieel aan op de tot nu toe gepresenteerde plannen.

Bijlage's als PDF

- Zienswijze Ravelijnbrug
- Aanbiedingsbrief

Met vriendelijke groet, wachtend op uw ontvangbevestiging en reactie,

[redacted]

Aan Gemeente Den Helder
Wethouder F.Camara, Raadsleden Gemeente Den Helder, Gemeentesecretaris.

I.a.a. Gemeente Den Helder, Provincie Noord Holland, Leden
Programmateam en stuurgroep Maritiem Cluster, Rijksvastgoedbedrijf.

Den Helder 5 september 2025

Onderwerp: Zienswijze tegen voornemens de huidige plannen Ravelijnbrug Maritiem Cluster.

Geachte college, geachte raadsleden,

Namens het Bewonerscollectief Boatex, gemachtigd door meer dan 280 huishoudens, bieden wij u hierbij onze formele zienswijze aan inzake de voorgenomen realisatie van de Ravelijnbrug met bijbehorende infrastructuurmaatregelen. De betreffende machtigingen zijn op verzoek beschikbaar.

In de bijgevoegde, uitvoerig onderbouwde analyse wordt op basis van uw eigen onderzoeksdocumenten onweerlegbaar aangetoond dat het project Ravelijnbrug in zijn huidige vorm op alle fronten onhoudbaar is. De voorgestelde plannen zijn niet alleen in strijd met de geldende rechtsorde en wettelijke veiligheidsnormen, maar zijn tevens gebaseerd op een fundamenteel gebrekkige probleemanalyse die superieure en minder schadelijke alternatieven systematisch negeert.

Voortzetting van de huidige koers zal leiden tot onomkeerbare schade aan de leefomgeving, de rechtszekerheid van uw burgers en het cultureel erfgoed, terwijl de onderliggende oorzaken van de piekdruktes in het verkeer ongemoeid worden gelaten.

Op grond van de overweldigende hoeveelheid feiten en argumenten in onze zienswijze, eisen wij de onmiddellijke en definitieve staking van het huidige project. Wij dringen aan op de start van een volledig nieuw, onafhankelijk en in scope onbeperkt onderzoek, geleid door een nieuw projectteam. Dit proces dient voorafgegaan te worden door een authentiek en wettelijk verplicht participatietraject, waarin direct belanghebbenden vanaf het begin volwaardig worden betrokken.

Graag ontvangen wij van u een schriftelijke bevestiging van de correcte ontvangst van dit schrijven en de bijbehorende zienswijze.

Wij zien uit naar een inhoudelijke reactie en houden ons beschikbaar voor een nadere toelichting.

Hoogachtend,





Ravelijnbrug: Een brug te ver

De formele zienswijze van "stakeholders met directe invloed"

Referentie:

BK2203-HK-MI-RP-01

2 september 2025

*Opgesteld namens het Bewonerscollectief Boatex
gemachtigd door meer dan 280 huishoudens, bestaande uit o.a. de verenigde VvE's*

Inleiding

Geachte colleges, geachte raadsleden,

Het is met grote spijt en diepe teleurstelling dat wij, als direct omwonenden van de Boatex en daarmee als de groep die u in uw eigen 'Participatie- en communicatieplan Maritiem Cluster Gebied Nieuwe Diep-Nieuwe Werk' (d.d.18 maart 2025, hierna: 'Participatieplan') definieert als "Stakeholders met directe invloed", ons genoodzaakt zien u middels dit formele schrijven te benaderen. Naar aanleiding van de publicatie van de 'Locatiestudie Ravelijnbrug Den Helder' (d.d. 18 juni 2025, kenmerk BK2203-HK-MI-RP-01, hierna: 'Locatiestudie Ravelijnbrug'), hebben wij een grondige en zorgvuldige analyse uitgevoerd van de door u tot op heden gepresenteerde plannen en de daaraan ten grondslag liggende documentatie, afgezet tegen de feitelijke gang van zaken sinds de eerste projectverkenningen.

Wij verzoeken u om per ommegaande een formele, schriftelijke ontvangstbevestiging van deze zienswijze te sturen, zodat wij ervan verzekerd kunnen zijn dat dit stuk correct is ontvangen en in behandeling zal worden genomen.

Dit schrijven dient te worden opgevat als een formele juridische zienswijze. De inhoud vormt een sluitende en integrale onderbouwing die, op basis van uw eigen onderzoeksdocumenten, onweerlegbaar aantoont dat het project Ravelijnbrug in zijn huidige vorm op alle fronten onhoudbaar is.

De navolgende analyse bewijst stapsgewijs de volgende fundamentele en onherstelbare gebreken:

- **De procedure is onrechtmatig:** Door de systematische uitsluiting van direct belanghebbenden, het schenden van uw eigen participatiekaders en het negeren van de dialoog (Deel I).
- **De voorstellen zijn onveilig en schadelijk:** De gepresenteerde varianten zijn in strijd met wettelijke veiligheidsnormen, vernietigen cultureel erfgoed en tasten de leefbaarheid onherstelbaar aan (Deel II).
- **De plannen zijn juridisch strijdig met vigerend recht:** De voorstellen vormen een directe aanval op de rechtszekerheid van burgers en de regels van het geldende (tijdelijke deel van het) omgevingsplan (Deel III).
- **De probleemanalyse is fundamenteel gebrekkig:** Het project lijdt aan een extreme tunnelvisie, waarbij superieure, minder schadelijke en meer logische alternatieven willens en wetens zijn genegeerd (Deel IV).
- **De conclusie is onwrikbaar:** Elk besluit dat op de huidige grondslag wordt genomen, is in strijd met de wet en de beginselen van behoorlijk bestuur en zal een eventuele rechterlijke toetsing onvermijdelijk niet doorstaan (Deel V).
- **De onderbouwing leidt tot formele eisen:** De volledige, gedetailleerde onderbouwing voor deze conclusies leidt tot de formele eisen die hieronder worden uiteengezet (Deel VI).

Wij verzoeken u dit document met de grootst mogelijke zorgvuldigheid te bestuderen.

Inhoudsopgave

Deel I: Een fundamenteel onrechtmatig procesverloop	4
1. Een patroon van nalatigheid: De systematische uitsluiting (2010-2025)	4
2. In strijd met de eigen Omgevingsvisie en het daaruit volgende Participatieplan	5
3. Het falen van de dialoog: Bevestiging van de tunnelvisie	6
4. De onmogelijkheid van reparatie: Een onherstelbaar gebrek	7
Deel II: De inhoudelijke deconstructie van de varianten – Het faillissement van een belangenafweging	8
1. De drogreden van de kosten: Een feitelijk en misleidende onderschatting van de maatschappelijke schade	8
2. Analyse per variant: Een keuze tussen onveiligheid, schade en dwaalsporen	9
3. De overkoepelende conclusie	11
Deel III: De directe en fundamentele strijdigheid met het vigerende recht – Een aanval op de rechtszekerheid	13
1. In strijd met de bestemming 'Groen' en de onderliggende beleidsdoelstelling	14
2. Schending van het rechtszekerheidsbeginsel	15
3. In strijd met het eigen beleid voor klimaatadaptatie: Het creëren van een onveilige en onverantwoorde toekomst	16
Deel IV: De fundamentele fout in de probleemanalyse en het systematisch negeren van superieure alternatieven	17
1. De kernfout: Het negeren van de ware aard van het probleem	17
2. Gevolg 1: Het project ondermijnt zijn eigen doelstellingen	18
3. Gevolg 2: Een schijnkeuze tussen inferieure opties	19
4. Gevolg 3: Het creëren van een onbeheersbaar operationeel risico	20
5. Het negeren van fundamentele verkeerskundige wetenschap: Een bewezen ineffectieve oplossing	20
Deel V: De juridische onhoudbaarheid van de voorgestelde plannen	25
1. In strijd met de Omgevingswet (Ow), het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl) en het Besluit activiteiten leefomgeving (Bal)	25
2. In strijd met de landelijke beleidskaders	27
3. In strijd met de Algemene wet bestuursrecht (Awb) en algemene beginselen van behoorlijk bestuur	28
4. In strijd met het Europees recht	34
Deel VI: Conclusie, formele eisen en aankondiging van rechtsmiddelen	35
1. Formele kennisgeving en eis tot notificatie	36

Deel I: Een fundamenteel onrechtmatig procesverloop

Het uitgangspunt van de Omgevingswet is dat participatie een integraal, vroegtijdig en essentieel onderdeel vormt van de planvorming, met als doel een zorgvuldige, evenwichtige en maatschappelijk gedragen besluitvorming. Het proces rond de Ravelijnbrug is geen onvolkomen implementatie van dit principe; het is een perversie ervan. Het traject lijkt meer op een casestudy van hoe een overheid haar eigen wettelijke en morele verplichtingen kan negeren door middel van systematische uitsluiting, het creëren van schijnparticipatie en het negeren van fundamentele kritiek.

1. Een patroon van nalatigheid: De systematische uitsluiting (2010-2025)

Uit openbare, door de gemeente en het Rijk opgestelde beleidsstukken, blijkt dat de plannen voor een grootschalige infrastructurele ingreep een zeer lange voorgeschiedenis kennen. De strategische kaders werden al in 2010 vastgelegd, volledig zonder enige betrokkenheid van direct omwonenden van de Boatex.

De kiem werd gelegd in het advies 'Krimp of Niet' (Team Deetman/Mans, 15 oktober 2010). Dit rapport stelde dat de economische potentie van de haven de absolute prioriteit moest krijgen en dat daarvoor fysieke uitbreiding van "kaderuimte" noodzakelijk was. Deze strategische keuze werd in 2011 geconcretiseerd in de door de raad vastgestelde 'Visie Infrastructuur Den Helder 2025' (16 mei 2011). Hierin werd de tunnelvisie voor het eerst tastbaar: op pagina 13 werd de noodzaak voor een *"rechtstreekse aansluiting van de N250 op het Nieuwe Werk"* vastgelegd als voorloper op een toekomstige Noordoosthaven. Dit alles werd in 2012 verankerd als formeel beleid in de 'Structuurvisie Den Helder 2025' (17 september 2012), waarin de havenontwikkeling op pagina 21 "absolute prioriteit" kreeg boven alle andere belangen.

Deze ononderbroken lijn van strategische keuzes, genomen zonder enige inbreng van omwonenden, leidde onvermijdelijk tot de concrete plannen die jaren later werden gepresenteerd. Zo presenteerde N.V. Port of Den Helder op 25 januari 2017 de 'Routekaart – Programma voor ontwikkeling', een document dat op pagina 44 al tweemaal specifiek verwees naar de Ravelijnbrug, inclusief een kaart in Figuur 2.4 met *"de drie beschreven opties voor een nieuwe ontsluiting"*. De Routekaart was dus geen beginpunt, maar het logische resultaat van een proces dat toen al zeven jaar liep.

Dit traject kreeg een formeel vervolg in 2019, toen op verzoek van de stakeholders een 'Gateway Health Check' werd uitgevoerd, een feit dat wordt bevestigd in het rapport 'Toekomstbestendige stad en haven voor de kop van Noord-Holland' (d.d. 6 april 2022, p. 3 en 72). Dit leidde in direct tot uitgebreide ruimtelijk-strategische verkenningen en aanbevelingen van de Rijksbouwmeester in zijn advies van 8 oktober 2020.

Het meest vernietigende bewijs van deze eenzijdige kaderstelling wordt geleverd door het door u opgestelde 'Bestuursakkoord Ontwikkeling Maritiem Cluster' (d.d. 29 juni 2023, hierna: 'Bestuursakkoord') zelf. In artikel 3.3.1 wordt het doel van de nieuwe Ravelijnbrug over de Koopvaarders Binnenhaven expliciet gedefinieerd als het verbeteren van de bereikbaarheid voor Defensie, de binnenstad en de verkeersstroom naar Texel. Het woon- en leefklimaat van de direct omwonenden van de Boatex wordt in de gehele

probleemdefinitie met geen woord genoemd. Uw bestuurlijke vertrekpunt was dus fundamenteel onvolledig en onevenwichtig, waarmee u het zorgvuldigheids- en evenredigheidsbeginsel reeds bij aanvang van dit 'Bestuursakkoord' met voeten heeft getreden.

Deze ononderbroken lijn van formele studies en kaderstelling bewijst dat de overheid al minimaal vijftien jaar – en dus ruim voordat wij als direct omwonenden voor het eerst werden benaderd – actief bezig was met het uitwerken van plannen met een drastische impact op onze leefomgeving. Gedurende deze gehele, cruciale periode van strategische kaderstelling en initiële planvorming zijn wij, de direct omwonenden van de Boatex, volledig buiten beeld gebleven. Dit was geen administratieve omissie, maar een patroon van bewuste nalatigheid die een schending vormt van het zorgvuldigheidsbeginsel (art. 3:2 Awb). De participatie die nu wordt aangeboden is per definitie te laat; de fundamentele keuzes waren al lang en breed achter gesloten deuren gemaakt, waardoor de rechtsgeldigheid van het gehele proces fundamenteel en onherstelbaar is aangetast.

2. In strijd met de eigen Omgevingsvisie en het daaruit volgende Participatieplan

De Omgevingsvisie: 'Koers op een sterke thuishaven Omgevingsvisie gemeente Den Helder' (d.d. 18 september 2023, kenmerk NL.IMRO.0400.SVGEMDENHELDER2023-ONT1, hierna: 'Omgevingsvisie')¹ expliciet bedoeld om een nieuwe bestuurscultuur in te luiden. U stelt op pagina 3: "De nadruk ligt veel meer dan voorheen op participatie en integraliteit" en dat de visie wordt opgesteld "in co-creatie met bewoners". De nalatigheid van de projectorganisatie is hiermee niet alleen een schending van algemene rechtsbeginselen, maar is tevens in directe strijd met de kernprincipes van uw eigen vastgestelde 'Participatieplan', dat een directe uitwerking van deze visie zou moeten zijn.

- **Het negeren van de uitgestoken hand:** Een formele contactpoging, ondernomen op 21 december 2024 namens vijf verenigingen van eigenaren, werd maandenlang genegeerd. Pas na een herinnering en een klacht volgde op 26 februari 2025 een minimale, onpersoonlijke reactie. Deze gang van zaken bewijst dat u uw eigen, recente belofte van "vroegtijdig in gesprek" gaan en het "actief betrekken van belanghebbenden" (hoofdstuk 3.1 en 3.2) niet nakomt.
- **De machteloze klankbordgroep:** In uw 'Participatieplan' spreekt u over een klankbordgroep die een "actieve rol" krijgt en waar de inbreng "serieus meegewogen" wordt (p. 8). Dit staat haaks op de daadwerkelijke 'Spelregels klankbordgroep Maritiem Cluster: ontwikkelingen gebied NDNW' die ons zijn gepresenteerd. Hierin wordt een groep, die deels bestaat uit door u zelf gedefinieerde "Stakeholders met directe invloed" in uw 'Participatieplan', gedegradeerd tot een machteloos orgaan met slechts een "adviserende, niet-bindende rol" (Regel 2.2).

¹ Dit document van meer dan 150 pagina's bevat opvallend genoeg geen paginanummering. Bij verwijzingen wordt daarom gebruikgemaakt van de paginanummers van het PDF-bestand. Daarnaast verwijst de inhoudsopgave naar bijlagen die geen onderdeel uitmaken van het officiële stuk, zoals onder andere *Bijlage 2: Verkenningen*. Zie: https://www.ruimtelijkeplannen.nl/documents/NL.IMRO.0400.SVGEMDENHELDER2023-ONT1/d_NL.IMRO.0400.SVGEMDENHELDER2023-ONT1.pdf

Dit instrument heeft feitelijk een dubbel, cynisch effect: ten eerste creëert het een schijn van draagvlak, en ten tweede legitimeert het de uitsluiting van anderen. Deze aanpak is niet alleen een schending van het gelijkheidsbeginsel, het is de definitie van schijnparticipatie, georganiseerd in strijd met uw eigen formele kader.

De door u ingerichte klankbordgroep is een schoolvoorbeeld van een lage trede op de internationaal erkende 'Participatieladder van Arnstein'. Dit model classificeert de mate van burgerinvloed. Uw aanpak komt niet verder dan het niveau van 'consultatie' of 'placation' (sussen), vormen van tokenisme waarbij burgers weliswaar gehoord worden, maar geen enkele garantie hebben op daadwerkelijke invloed op het eindresultaat. Dit staat in schril contrast met de hogere treden van 'partnerschap' en 'machtsoverdracht', die de geest van de Omgevingswet wél weerspiegelen. U ensceneert inspraak, terwijl de regie onaantastbaar in uw handen blijft. Dit is geen participatie; dit is pacificatie.

3. Het falen van de dialoog: Bevestiging van de tunnelvisie

Nadat wij, na de jarenlange periode waarin wij stelselmatig buiten het proces werden gehouden en onze recente contactverzoeken maandenlang werden genegeerd, eindelijk een formeel overleg met de programmamanager Maritiem Cluster wisten te arrangeren op 25 februari 2025², werd de fundamentele zwakte van het project pijnlijk blootgelegd. Tijdens dit overleg, waarvan de inhoud nauwkeurig is gedocumenteerd, werden door deskundige aanwezigen fundamentele en strategisch superieure alternatieven aangedragen. De reactie van uw programmamanager was veelzeggend en bewijst het falen van het huidige proces:

- **Geen inhoudelijke weerlegging van superieure alternatieven:** Op geen enkel moment heeft de programmamanager de aangedragen alternatieven (zoals de 'Kooybrug-route'³) inhoudelijk kunnen weerleggen. In plaats van een inhoudelijke discussie te voeren, beriep hij zich op procedurele argumenten, zoals de beperkte scope van het 'Bestuursakkoord' uit 2023. Dit is een schending van het motiveringsbeginsel (art. 3:46 Awb).
- **Bevestiging van een kunstmatig beperkte scope:** Door te stellen dat een integrale oplossing (zoals de verplaatsing van de Veerhaven) "buiten de orde" is, bevestigt de programmamanager exact de kern van onze bezwaren: de studie is vanaf het begin opgezaagd met een fundamentele tunnelvisie, vastgelegd in een 'Bestuursakkoord' waar geen enkele burgerlijke inbreng aan vooraf is gegaan. Dit is een directe schending van het verbod op vooringenomenheid (art. 2:4 Awb).
- De bewering van de programmamanager dat alternatieven 'buiten de scope' vallen, is geen incident, maar de bevestiging van een tunnelvisie die al meer dan een decennium geleden is vastgelegd. Reeds in 'Visie Infrastructuur Den Helder 2025', vastgesteld door de gemeenteraad d.d. 16 mei 2011 werd de oplossingsrichting dwingend voorgeschreven. Op pagina 13 van dit door de raad vastgestelde document staat dat voor de middellange termijn een studie wordt uitgevoerd

² Aanwezig bij dit formele overleg waren namens de projectorganisatie de programmamanager Maritiem Cluster (dhr. Hessel Hiemstra) en de strategisch adviseur (dhr. Falco Hoekstra), alsmede vertegenwoordigers van het Bewonerscollectief Boatex. Van dit overleg is een gedetailleerde verslaglegging beschikbaar.

³ De 'Kooybrug-route' verwijst naar een tracé dat (zwaar) verkeer van en naar de marinebasis en de haven via de N9 en de N99 omleidt, voordat dit het stedelijk gebied van Den Helder bereikt. Hiermee worden de verkeersknelpunten in de stad fundamenteel ontlast.

naar "een route die een rechtstreekse aansluiting geeft van de N250 op het Nieuwe Werk en die voor de toekomst tevens een eerste stap vormt voor de ontsluiting van de Noordoosthaven". Hiermee staat onomstotelijk vast dat de keuze voor een brug op deze locatie geen uitkomst is van een open proces, maar de invulling van een vooraf bepaalde opdracht. Het weigeren van alternatieven is daarmee geen kwestie van 'scope', maar van een decennialange, vastgeroeste vooringenomenheid.

- De bewering van de programmamanager dat superieure alternatieven zoals de 'Kooybrug-route' of een verplaatsing van de Veerhaven 'buiten de orde' zouden zijn, wordt feitelijk en direct weerlegd door het 'Addendum Bestuursakkoord' van 20 maart 2025. In dit door u zelf ondertekende document wordt dit scenario (verplaatsen van de Veerhaven) expliciet benoemd als een strategische overweging voor de lange termijn (zie Cluster 3 in het 'Addendum Bestuursakkoord'). Het weigeren deze alternatieven te bespreken is dus geen kwestie van 'scope', maar van onwil.

Deze gang van zaken toont aan dat er geen sprake is van een open dialoog of een zorgvuldige, integrale afweging. Het proces is verworden tot het uitwerken van een vooraf bepaalde, inferieure oplossing. Het negeren en niet-inhoudelijk afwijzen van valide, aangedragen alternatieven is in strijd met het zorgvuldigheidsbeginsel (art. 3:2 Awb) en het motiveringsbeginsel (art. 3:46 Awb). Het heeft het vertrouwen dat er op basis van de beste argumenten een besluit wordt genomen, volledig weggenomen. Dat dit proces fundamenteel onvolledig is, blijkt uit de aanbevelingen in uw eigen 'Locatiestudie Ravelijnbrug' (p. 23), waarin wordt geconcludeerd dat er nog nader onderzoek nodig is naar cruciale aspecten als doorstroming, veiligheid en ruimtelijke inpassing – exact de onderwerpen waarover nu reeds een conclusie wordt getrokken. Een proces dat zo fundamenteel faalt in zorgvuldigheid, participatie en openheid kan per definitie geen rechtmatige, evenwichtige of acceptabele uitkomst produceren, zoals de navolgende analyse van de plannen zelf onweerlegbaar zal aantonen.

4. De onmogelijkheid van reparatie: Een onherstelbaar gebrek

Het is denkbaar dat u, in reactie op deze zienswijze, zult pogen het geconstateerde participatiegebrek te 'repareren' door nieuwe bijeenkomsten te organiseren of aanvullende inspraakrondes in te lassen. Wij moeten u er formeel op wijzen dat een dergelijke aanpak het fundamentele, onrechtmatige karakter van dit proces niet kan helen.

De fundamentele, strategische kaders voor dit project zijn, zoals in dit hoofdstuk onweerlegbaar is aangetoond, reeds jaren geleden vastgelegd zonder enige inspraak van de directst getroffen. De tunnelvisie is in beton gegoten en de onderzoeksopzet is bewust beperkt. Participatie aanbieden over de details van een fundamenteel fout en reeds gekozen plan is geen participatie; het is pacificatie en de definitie van schijninspraak. Het zou neerkomen op het vragen naar de kleur van de voordeur, nadat het fundament al op de verkeerde locatie is gestort.

Elke poging tot reparatie binnen de huidige, falende kaders zal dan ook door ons worden beschouwd als een voortzetting van het patroon van schijnparticipatie. Echte, betekenisvolle en wettelijk vereiste participatie kan enkel plaatsvinden aan het absolute begin van een

volledig nieuw, onbevooroordeeld en in scope onbeperkt onderzoek. Het huidige project is en blijft onherstelbaar besmet.

Deel II: De inhoudelijke deconstructie van de varianten – Het faillissement van een belangenafweging

De hiernavolgende analyse van de schadelijke uitkomsten van het project dient gelezen te worden in het licht van een cruciale, door de partijen zelf geformuleerde randvoorwaarde. In het door u opgestelde 'Bestuursakkoord' leggen de bestuurders zichzelf in artikel 2.4 een dwingende norm op:

*"Partijen zoeken gezamenlijk naar oplossingen die [...] bij voorkeur van meerwaarde zijn voor het gezamenlijk belang. **Dit zodanig dat de bestaande kwaliteiten in het gebied niet verslechteren en waar mogelijk verbeteren.**"*

Dit hoofdstuk toont op basis van uw eigen onderzoeksdocumenten onweerlegbaar aan hoe de voorgestelde varianten voor de Ravelijnbrug deze fundamentele, zelfopgelegde voorwaarde op alle fronten schenden. De plannen leiden niet tot verbetering, maar tot een bewezen en onherstelbare verslechtering van de bestaande kwaliteiten van ons woon- en leefgebied, en zijn daarmee per definitie in strijd met uw eigen 'Bestuursakkoord'."

Het onrechtmatige en onzorgvuldige proces, zoals beschreven in Deel I, heeft voorspelbaar geleid tot inhoudelijk onverdedigbare en maatschappelijk schadelijke uitkomsten. De hiernavolgende analyse, die zich exclusief baseert op de feiten en conclusies uit uw eigen onderzoeksdocumenten, toont aan dat alle drie de gepresenteerde varianten (7, 8 en 12) onacceptabel zijn.

1. De drogreden van de kosten: Een feitelijk en misleidende onderschatting van de maatschappelijke schade

De basis van de gehele variantenstudie is een fundamenteel gebrekkige en misleidende financiële analyse. Het argument dat variant 12 de "goedkoopste" zou zijn, is een gevaarlijke drogreden. Het bewijs hiervoor wordt geleverd door uw eigen kostenraming: 'SSK raming Ravelijnbrug variantenstudie v0.3' (d.d. 17 juni 2025, kenmerk BK2203-RDH-ZB-XX SSK raming Ravelijnbrug variantenstudie v0.3.xlsm, hierna: 'Kostenraming').

Dit document stelt zelf, in een zeldzaam moment van helderheid, op pagina 2: "Deze raming is nadrukkelijk niet geschikt voor een budgetaanvraag."

De reden voor deze disclaimer wordt direct duidelijk op diezelfde pagina, waar een lijst wordt gepresenteerd van kosten die bewust en systematisch buiten de raming zijn gelaten. Deze lijst is geen technische voetnoot; het is de bekentenis van een fundamenteel onvolledige en oneerlijke belangenafweging. De volgende, immense maatschappelijke kosten zijn door u bewust genegeerd:

- **De kosten van schade aan ons eigendom (Planschade en nadeelcompensatie):** De financiële compensatie voor de waardedaling van onze woningen en het verlies van ons woongenot wordt op voorhand genegeerd. U erkent

dus dat er schade zal zijn, maar u weigert de kosten ervan op te nemen in de vergelijking.

- **De kosten van de vernietiging van cultureel erfgoed (Compensatie/inpassing conflicten met historische objecten):** U erkent dat met name variant 7 en 8 schade toebrengen aan een Rijksmonument, maar de kosten voor het herstellen of compenseren van deze culturele vernietiging worden bewust buiten de raming gehouden.
- **De kosten van het negeren van de dialoog (Reservering scopewijzigingen):** Dit is wellicht de meest cynische post op de lijst. Door geen reservering op te nemen voor wijzigingen in de scope, geeft u op voorhand aan dat de uitkomst van het participatietraject geen enkele invloed zal hebben op de plannen. Het is de administratieve bekentenis van uw tunnelvisie en de onwil om alternatieven of aanpassingen überhaupt te overwegen. Het reduceert de participatie tot een formaliteit zonder financiële consequenties voor het project.
- **De kosten voor de toekomst (Instandhoudingskosten):** Door de lange termijn onderhoudskosten van een complexe, beweegbare brug niet mee te wegen, wordt er een fundamenteel onvolledig beeld geschetst van de totale last voor de gemeenschap.

Een zorgvuldige belangenafweging, zoals vereist door het evenredigheidsbeginsel (art. 3:4 Awb), vereist dat deze zeer reële kosten wél worden meegewogen. Door een besluit te baseren op een dergelijk onvolledige en bewust gemanipuleerde raming, handelt u in strijd met het zorgvuldigheidsbeginsel (art. 3:2 Awb) en presenteert u de gemeenschap een financiële drogreden in plaats van een eerlijke analyse.

2. Analyse per variant: Een keuze tussen onveiligheid, schade en dwaalsporen

Zelfs als we de foute kostenanalyse buiten beschouwing laten, is elke variant op zichzelf, op inhoudelijke gronden, fundamenteel onacceptabel.

- **Analyse van variant 12: Een bewuste keuze voor onveiligheid en schade**
De keuze voor variant 12 wordt in uw 'Locatiestudie Ravelijnbrug' (p. 4) gepresenteerd als de optie die "het best scoort op de meeste aspecten", met de cruciale uitzondering van nautische veiligheid. Dit is geen zorgvuldige afweging; het komt neer op een keuze voor een onveilige en schadelijke oplossing.
 - **Punt 1: Nautische veiligheid.** In de door Royal HaskoningDHV opgestelde memo 'Nautische aspecten Ravelijnbrug' (d.d. 8 april 2025, kenmerk BK2203-RHD-ME-A5-0001) is vernietigend en laat geen ruimte voor interpretatie: "Variant 12 is vanuit nautisch oogpunt niet acceptabel" (p. 4), omdat het deze variant niet voldoet aan de Richtlijnen Vaarwegen 2020 (RVW2020). De aanbeveling in de 'Locatiestudie Ravelijnbrug' om deze variant "nader te optimaliseren, zodat deze alsnog kan voldoen aan de eisen" (p. 4), is een expliciete bekentenis dat de nu voorgestelde variant niet aan de wet voldoet.

- **Punt 2: Leefbaarheid en ruimtelijke kwaliteit.** De 'Locatiestudie Ravelijnbrug' erkent expliciet de "aantasting groenstructuur Boatex" en het feit dat de drukke verkeersader "circa 20 m dichterbij" komt te liggen (p. 18). Deze constatering wordt letterlijk bevestigd door de door u ingehuurd adviseur, Royal HaskoningDHV. In hun officiële memo 'Toetsingskaders Ruimtelijke kwaliteit' (d.d. 25 maart 2025, kenmerk BK2203-RHD-ME-A7-0001, hierna: 'Memo Ruimtelijke kwaliteit') stellen zij onomwonden op pagina 2 dat variant 12 *"een groot gedeelte van de groenzone ten westen de woningen aan de Mercurius"* vergt. Hun eindoordeel is dan ook vernietigend: variant 12 scoort op het gebied van cultuurhistorie en landschappelijke inpassing *"onvoldoende"*, omdat de aantasting van de structuur te groot is en het risico dat het tracé *"beeldbepalend gaat zijn (...) erg groot"* is. U kiest dus bewust voor een variant die door uw eigen expert als onvoldoende wordt beoordeeld.

Deze ingreep is des te ernstiger in het licht van de officiële Omgevingsscan 'Bijlage 2 Verkenningen' (d.d. 13 april 2022, kenmerk OD.347130, hierna: 'Omgevingsscan') die de Omgevingsdienst Noord-Holland Noord (ODNHN) in uw eigen opdracht heeft opgesteld. De geluidskaarten in dit document (o.a. p. 13, 14 en 15) bewijzen onomstotelijk dat de leefomgeving langs de huidige N250 nu al kampt met een 'matige' tot 'slechte' geluidskwaliteit (de zogenaamde 'rode zones'). De voorgestelde plannen komen feitelijk neer op het verplaatsen van deze reeds onacceptabele geluidsbelasting naar een locatie direct tegen onze woningen, terwijl tegelijkertijd de dempende werking van de groenbuffer wordt vernietigd.

Naast de directe aanval op onze gezondheid en ons eigendom, creëert u met deze variant een harde fysieke en psychologische barrièrewerking (vooral bij variant 12). Dit stedenbouwkundige principe beschrijft hoe grootschalige infrastructuur een woonwijk afsnijdt van haar omgeving. De nieuwe Ravelijnbrug en de brede, drukke aanvoerwegen zullen de verbinding tussen onze woonwijk en de stad verder bemoeilijken en de ruimtelijke kwaliteit permanent degraderen. Het is een ingreep die de menselijke maat en de sociale cohesie ondergeschikt maakt aan de verkeersmachine.

- **Analyse van varianten 7 en 8: Strategische dwaalsporen en culturele vernietiging**

De presentatie van variant 7 en 8 als serieuze alternatieven is intellectueel oneerlijk, aangezien ze leiden tot onomkeerbare schade en een slechtere verkeerssituatie.

- **Onomkeerbare schade aan cultureel erfgoed:** Beide varianten, en met name variant 7, doorsnijden op brute wijze het Rijksmonument Fort Oostoever. De vernietiging van het Rijksmonument is geen interpretatie, maar een feit dat met de grootst mogelijke zorg wordt afgekeurd door uw eigen adviseurs. In de 'Memo Ruimtelijke kwaliteit' dat een doorsnijding van de forten *"absoluut onwenselijk"* (p. 1) is. Over variant 7 en 8 specifiek wordt geconcludeerd dat beide varianten qua cultuurhistorie *"slecht"* (p. 2) scoren. U presenteert hiermee willens en wetens een variant die door uw eigen deskundigen als absoluut onwenselijk en slecht wordt bestempeld, een

oordeel dat in schril contrast staat met de ambities die u zelf formuleert in uw eigen 'Omgevingsvisie' over het koesteren van De Stelling Den Helder.

In de door Royal HaskoningDHV opgestelde memo 'Procedures en effectstudies (Ravelijnbrug)' (d.d. 28 maart 2025, kenmerk BK2203-MI-ME-A8-0001, hierna: 'Memo Procedures en effectstudies') wordt bevestigd dat dit leidt tot een vergunningplicht voor een rijksmonumentactiviteit. Zoals u zelf stelt in de 'Locatiestudie Ravelijnbrug' (p. 16), heeft variant 7 "grote impact op erfgoedwaarden". Dit is geen 'impact', dit is culturele vernietiging.

- **De gebrekkige grondslag:** De gepresenteerde schetsontwerpen bewijzen de fundamentele denkfout en de misleidende aard van de variantenstudie. De documenten suggereren drie gelijkwaardige opties, maar de eigen tekeningen (kenmerk BK2203-RHD-WX-XX-D-C-200006) tonen aan dat het om twee radicaal verschillende en onvergelykbare ontwerpfilosofieën gaat.
 - **Varianten 7 en 8** zijn gebaseerd op een inferieur ontwerp waarbij alle verkeersstromen worden samengeperst op één disproportioneel breed wegdek. Deze fundamenteel foute keuze leidt rechtstreeks tot de conclusie op pagina 5 van de 'Memo Technische haalbaarheid Ravelijnbrug' (d.d. 11 maart 2025, kenmerk BK2203-RHD-ME-A9-0001, hierna: 'Memo Technische Haalbaarheid Ravelijnbrug') van uw eigen adviseur, Royal HaskoningDHV, dat voor de resulterende breedte van 30 meter "geen praktische maat voor de breedte van een enkele ophaalbrug mogelijk is. De voorgestelde dubbele ophaalbrug is daarmee geen deugdelijk alternatief, maar het symptoom van een onwerkbaar en technisch falend plan.
 - Dat u **variant 12** – de voor ons meest schadelijke optie – presenteert als het *enige* alternatief met een afwijkende ontwerpfilosofie, is de ultieme bekenenis. Het bewijst dat er geen sprake is van een open verkenning van gelijkwaardige opties, maar van een vooringenomen zoektocht naar een rechtvaardiging voor de reeds gekozen, meest destructieve oplossing.

U dwingt de gemeenschap hiermee tot een onmogelijke en onrechtmatige schijnkeuze: kiezen tussen twee aantoonbaar en gedocumenteerd technisch falende plannen (variant 7 en 8) en een variant die onze leefomgeving, gezondheid en rechtszekerheid definitief vernietigt (variant 12).

Het gehele proces is daarmee onzorgvuldig en misleidend, omdat het faalt in zijn kerntaak: het presenteren van een reeks van reële, uitvoerbare en acceptabele oplossingen.

3. De overkoepelende conclusie

De overkoepelende conclusie is dat geen van de drie voorgelegde varianten een acceptabele, integrale of toekomstbestendige oplossing biedt. De keuze die u ons presenteert is niet slechts onmogelijk, maar is fundamenteel onredelijk: het is een keuze tussen de bewezen, onomkeerbare schade van varianten 7 en 8 (culturele vernietiging) en

variant 12 (aantasting leefbaarheid), afgewogen tegen een volstrekt marginale en misleidende 'winst'. De daadwerkelijke opbrengst van de als "verkeerskundig optimaal" gepresenteerde variant 12 wordt blootgelegd door de eigen rapporten van uw adviseurs tegen elkaar te lezen. Terwijl het door Sweco opgestelde rapport 'Mobiliteitsonderzoek Den Helder Conceptrapportage Fase 2' (d.d. 16 juni 2025, kenmerk NL25-648800269-137396, hierna: 'Mobiliteitsonderzoek') een abstracte "netwerkbrede reductie van het totaal aantal voertuiguren van 21-22%" claimt (p. 27), onthult de 'Memo Verkeer en bereikbaarheid t.a.v. Ravelijnbrug' (d.d. 28 april 2025, kenmerk BK2203-RHD-ME-A6-0001, hierna: 'Memo Verkeer en bereikbaarheid') de concrete realiteit: de maximale rijtijdwinst ten opzichte van de andere varianten bedraagt, afhankelijk van het tijdstip, slechts 30 tot 60 seconden (p. 6). Het is deze triviale winst van nog geen minuut waarvoor u een nautisch onveilige variant voorstelt, onze wettelijk beschermde groenbuffer vernietigt en onze rechtszekerheid opoffert en de kwaliteit van onze leefomgeving verslechtert.

Deel III: De directe en fundamentele strijdigheid met het vigerende recht – Een aanval op de rechtszekerheid

De voorgestelde plannen zijn niet alleen onwenselijk en gebaseerd op een falend proces, maar zijn tevens in directe en onverenigbare strijd met de op dit moment geldende wettelijke kaders. Deze strijdigheid legt een fundamentele en onhoudbare contradictie in het bestuurlijk handelen bloot: de gemeente faciliteert een provinciaal project dat in directe en onverenigbare strijd is met haar eigen, lokaal vigerende rechtsorde.

Dat de gemeente zich volledig bewust is van deze onhoudbare positie en deze zelfs probeert te verhullen, blijkt uit de correspondentie naar aanleiding van een WOO-verzoek. Daarin wordt de poging gedaan het project kunstmatig op te splitsen in een 'provinciaal deel' (de brug) en een 'gemeente deel' (de aansluiting). Deze splitsing is een juridische fictie; in de fysieke werkelijkheid vormen brug en aansluiting één onlosmakelijk geheel. Dit is ook strijdig met datgene wat de Rijksbouwmeester in zijn eerdergenoemd advies aangeeft.

Deze actie toont echter de bestuurlijke spagaat aan waarin de gemeente zich bevindt: om een project met meerdere, bovenlokale belanghebbenden (waaronder de provincie, Defensie en de regio) te faciliteren, moet de gemeente haar eigen omgevingsplan⁴ – dat de aansluiting expliciet verbiedt – negeren. Dit is een bewuste keuze om de lokale rechtsorde en de rechtszekerheid van de eigen burgers ondergeschikt te maken aan een complex van bovenlokale belangen, ongeacht de precieze initiatiefnemer.

Deze spagaat wordt veroorzaakt door de directe botsing tussen twee documenten die beide juridische status hebben, maar volstrekt tegengestelde doelen dienen:

Enerzijds is er het juridisch bindende omgevingsplan. Sinds de inwerkingtreding van de Omgevingswet is het voormalige Bestemmingsplan 'Boatex 2010' (hierna: 'Bestemmingsplan') van rechtswege onderdeel geworden van het tijdelijke deel van het omgevingsplan. De juridische doorwerking hiervan in het nieuwe stelsel wordt bevestigd in uw 'Omgevingsvisie' op pagina 173. De regels, bestemmingen en de visie uit dit plan – met als kern de beschermende bestemming 'Groen' – zijn derhalve vigerend recht en vormen de basis waarop burgers, inclusief onszelf, hun rechtszekerheid baseren.

Anderzijds is er de strategisch bindende 'Omgevingsvisie'. In dit document heeft u de aanleg van de Ravelijnbrug als nieuw beleid vastgelegd (o.a. visiekaart p. 7 en p. 17).

De conclusie is onontkoombaar: uw eigen strategische visie is in directe tegenspraak met uw eigen wettelijke regelgeving. Dat u zich volledig bewust bent van deze juridische spagaat, en dat u bewust kiest om deze ten nadele van ons te beslechten, blijkt onomstotelijk uit de analyse van uw eigen adviseurs in de 'Memo Procedures en effectstudies'. Daarin wordt deze strijdigheid niet alleen onomstotelijk vastgesteld, maar wordt ook de enige uitweg benoemd: de inzet van een zware procedure, een buitenplanse omgevingsplanactiviteit (BOPA).

⁴ Omgevingsplan Den Helder, zie in dit verband:
https://www.denhelder.nl/Onderwerpen/Bouwen_en_verbouwen/Omgevingsplan

De noodzaak voor een BOPA is de officiële bekentenis dat de huidige plannen voor de Ravelijnbrug geen aanpassing of actualisering van het geldende recht vormen; zij vormen een radicale en destructieve breuk met de kernprincipes ervan. De strijdigheid wordt in de 'Memo Procedures en effectstudies' zelfs nog explicieter gemaakt. In de analyse van het Bestemmingsplan (in de 'Memo Procedures en effectstudies' "Batex [sic] 2010" genoemd) wordt bij de bestemming 'Groen' letterlijk geconcludeerd: "Gebruik weg voor gemotoriseerd verkeer niet toegestaan" (Tabel 2, p. 3). De aanleg van de Ravelijnbrug is daarmee niet slechts onwenselijk, maar een expliciet verboden activiteit op die locatie.

1. In strijd met de bestemming 'Groen' en de onderliggende beleidsdoelstelling

Het 'Bestemmingsplan' legt een expliciete 'Groen'-bestemming op de strook grond tussen de Boatex en de N250. De toelichting (paragraaf 3.7) motiveert deze keuze met een verwijzing naar de 'Nota Groen' en formuleert als ondubbelzinnige beleidskeuze: "Behoud van het open karakter van de groene rand aan de zuidzijde van de wijk (zicht op het landschap)" en het realiseren van een "herkenbare doorlopende groenstructuur". De voorgestelde varianten voor en met name variant 12, die door uw eigen adviseurs worden omschreven met termen als "aantasting groenstructuur Boatex" en "kost veel groen", betekenen de facto de vernietiging van deze juridisch beschermde groenbestemming. U stelt voor om een wettelijk vastgelegde, beschermende groenbuffer op te offeren voor verkeersinfrastructuur. Dit is geen afwijking van het plan, dit is de negatie ervan. Dit is dan ook exact één van de redenen waarom uw eigen adviseurs concluderen dat een BOPA noodzakelijk is: u handelt willens en wetens in strijd met deze bestemming.

De cruciale waarde van deze groenstructuur wordt zelfs expliciet benadrukt in het advies van Royal HaskoningDHV. Zij waarschuwen in hun 'Memo Ruimtelijke kwaliteit' letterlijk: *"Voorkom een enorme verkeerskundige oplossing die ten koste gaat van het groen. De Stelling van Den Helder wordt niet voor niks aangeduid als de groene hoofdstructuur van de stad."* Uw plan doet exact wat uw eigen adviseur u dringend afraadt.

In strijd met het 'conserverende' karakter en het woon- en leefklimaat:

Het 'Bestemmingsplan' heeft, zoals het zelf stelt, een "overwegend conserverend karakter" (paragraaf 6.3) en heeft als doel het "behouden van de bestaande karakteristiek" van de Boatex (paragraaf 6.1). Het plan erkent de unieke en waardevolle woonkwaliteit die moet worden beschermd. De voorgestelde varianten doen het tegenovergestelde:

- Ze introduceren een massieve infrastructurele ingreep in een gebied dat juist geconserveerd dient te worden.
- Ze verplaatsen een drukke verkeersader dichterbij onze woningen toe, wat direct in strijd is met het beschermen van het bestaande woon- en leefklimaat.
- Ze verergeren de reeds bestaande geluids- en milieubelasting, terwijl het doel van het omgevingsplan juist was om de bestaande kwaliteiten te waarborgen.

Naast deze fundamentele en voor elke variant geldende gebreken, heeft elke variant ook nog zijn eigen, unieke en diskwalificerende nadelen:

- **Variant 12** introduceert niet alleen een nautisch onacceptabele en onveilige situatie, maar is ook de meest ingrijpende aanval op de leefbaarheid. Zoals de 'Locatiestudie Ravelijnbrug' op pagina 18 zelf erkent, komt de infrastructuur hierbij "**circa 20 m dichterbij**" de woningen van Boatex te liggen, waarmee de wettelijk beschermde groenbuffer definitief wordt vernietigd.
- De **varianten 7 en 8** zijn wellicht nautisch veiliger, maar leiden tot een onomkeerbare vernietiging van het Rijksmonument Fort Oostoever en een slechtere, onveiligere verkeerssituatie met twee kruispunten kort op elkaar, wat leidt tot hinder van optrekkend verkeer direct nabij woningen.
- Alle varianten leiden tot een concentratie van verkeer op de Ravelijnweg, die daarmee de primaire en meest belaste ontsluitingsroute wordt.

De meest vernietigende conclusie, die voor alle drie de varianten geldt, is dat de marginale verkeerskundige 'winst' een illusie is. Uw eigen verkeerskundig adviseur (Sweco) bewijst dat elk Ravelijnbrug-concept op deze locatie catastrofaal faalt op het moment van de voorspelbare piekdrukke. Bij een brugopening na aankomst van de veerboot ontstaat een verkeersinfarct met een wachtrij van 765 meter die terugslaat tot voorbij de Moormanbrug, zoals vastgesteld in het 'Mobiliteitsonderzoek' op pagina 38. De brug is daarmee geen oplossing, maar een garantie voor het bestendigen van het probleem.

2. Schending van het rechtszekerheidsbeginsel

Dit is het meest fundamentele juridische bezwaar. Het rechtszekerheidsbeginsel (een kernprincipe van de rechtsstaat) houdt in dat burgers moeten kunnen vertrouwen op de door de overheid vastgestelde wet- en regelgeving. Wij hebben, net als andere bewoners, onze woningen gekocht en onze levens ingericht in het gerechtvaardigde vertrouwen dat de overheid zich zou houden aan haar eigen, in een 'Bestemmingsplan' vastgelegde, langetermijnvisie van conservering en bescherming.

Door nu varianten te presenteren die deze visie met voeten treden, komt dit bij ons over als bestuurlijk onbetrouwbaar. Echter, de situatie is ernstiger dan dat: u handelt bewust en met voorbedachten rade in strijd met onze rechtszekerheid. Zoals in de inleiding van dit hoofdstuk is aangetoond, bent u er via de 'Memo Procedures en effectstudies' expliciet op gewezen dat uw plannen een juridische breuk met het vigerende recht forceren. De overheid verandert hier niet zomaar de spelregels; zij zet willens en wetens een juridisch instrument (de BOPA) in om de door haarzelf gecreëerde rechtszekerheid van haar burgers teniet te doen. Dit op een manier die ons zeer ernstig benadeelt (o.a. verlies van woongenot, gezondheidsrisico's, waardedaling van ons eigendom). Een dergelijke radicale en bewuste koerswijziging vereist een buitengewoon zwaarwegende motivering en een onberispelijk proces, waaraan het in dit geval op alle fronten ontbreekt.

De conclusie van dit hoofdstuk is dan ook even onvermijdelijk als vernietigend. De voorgestelde plannen zijn niet slechts inhoudelijk onwenselijk, maar vormen een complex van bewuste en door uzelf erkende juridische onrechtmatigheden. Uw bereidheid om deze wettelijk vastgelegde waarden – van de bestemming 'Groen' tot het conserverende karakter van het plan – op te offeren via een BOPA, is de ultieme illustratie van de fundamenteel onevenwichtige belangenafweging die aan de basis van dit project ligt. Het maakt elk op

deze grondslag gebaseerd besluit niet alleen juridisch extreem kwetsbaar, maar per definitie vernietigbaar.

3. In strijd met het eigen beleid voor klimaatadaptatie: Het creëren van een onveilige en onverantwoorde toekomst

Het voorgestelde plan is niet alleen in strijd met de huidige wet, maar ook met uw eigen, vastgestelde beleid voor de toekomst. In documenten als de 'Strategie Klimaatadaptatie Noordkop 2021-2026' d.d. 23 december 2020 en de 'Omgevingsscan' voor uw eigen 'Omgevingsvisie', erkent u volmondig de noodzaak van klimaatadaptatie. U stelt dat Den Helder maatregelen moet nemen tegen hittestress en extreme neerslag, en u identificeert de "groene Stelling Den Helder" letterlijk als een cruciale "oplossing" (p. 45 van de 'Omgevingsscan')⁵ voor deze problemen, omdat deze groenstructuur zorgt voor koelte en waterberging.

De plannen voor de Ravelijnbrug doen exact het tegenovergestelde van wat uw eigen beleid voorschrijft. U stelt voor om:

- Een essentieel onderdeel van de door u als 'oplossing' bestempelde groenstructuur permanent te vernietigen.
- Water-absorberend groen te vervangen door hitte-absorberend en waterafstotend asfalt, waarmee u zowel het probleem van hittestress als van wateroverlast voor onze wijk actief verergert.
- De stad minder klimaatbestendig te maken in plaats van meer.

Dit handelen is de definitie van onzorgvuldig en inconsistent bestuur. Een besluit dat zo radicaal ingaat tegen uw eigen, recente en strategische beleidskeuzes kan onmogelijk berusten op een deugdelijke motivering (art. 3:46 Awb). U negeert niet alleen onze belangen, maar ook uw eigen, publiekelijk vastgelegde verantwoordelijkheid om een veilige en klimaatbestendige leefomgeving voor toekomstige generaties te borgen.

⁵ Dit document heeft geen officiële paginanummering meer na pagina 27. Dus voor deze verwijzing is de paginanummering van het officiële PDF-bestand aangehouden.

Deel IV: De fundamentele fout in de probleemanalyse en het systematisch negeren van superieure alternatieven

Het meest vernietigende bewijs voor de cruciale weeffout in het Ravelijnbrug-project wordt geleverd door de overheden zelf, in hun meest recente, gezamenlijk vastgestelde strategische visie: de 'Gezamenlijke mobiliteitsaanpak Texel en Den Helder 2040' (d.d. 4 november 2024, hierna: 'Mobiliteitsaanpak 2040'). In dit document breekt u met het verleden door op pagina 3 te erkennen dat de oplossing voor de regio *niet* zit in "één of enkele grote maatregelen", maar juist in "slimme pakketten van maatregelen". Deze moderne, integrale aanpak wordt verder uitgewerkt met een omarming van het STOMP-principe (p. 9) – een verdere uitwerking van het in de professionele planning gangbare STOP-principe – waarbij 'harde' infrastructurele ingrepen het sluitstuk zijn, geen beginpunt.

De Ravelijnbrug, als een geïsoleerde, 'brute-force' infrastructurele ingreep, is de vleesgeworden antithese van de filosofie die in deze nieuwe visie wordt gepropageerd. Het feit dat de Ravelijnbrug wordt doorgedrukt, terwijl deze conceptueel conflicteert met uw eigen, meest actuele toekomstbeeld, legt een diepe en onherstelbare interne tegenstrijdigheid in uw beleid bloot. Het bewijst dat het Ravelijnbrug-project voortkomt uit een achterhaalde tunnelvisie en geen plaats heeft in de toekomst die u zelf voor de regio schetst. Elke verdere stap in dit project is daarmee per definitie in strijd met uw eigen, meest recente en leidende beleidskaders.

1. De kernfout: Het negeren van de ware aard van het probleem

Een fundamentele weeffout van het project is de doelbewuste framing van de verkeerssituatie als een grootschalig en onbeheersbaar 'verkeersprobleem'. Deze framing is een strategische keuze die de werkelijkheid geweld aandoet en die het effect heeft een reeds vaststaande, disproportionele ingreep te rechtvaardigen.

De feitelijke situatie is geen structureel verkeersprobleem dat vergelijkbaar is met de Randstad. Het is een complex, maar lokaal en beheersbaar logistiek fenomeen, met vier primaire oorzaken die alle buiten de scope van een simpele brugoplossing vallen:

1. **De geplande piekdrukke van de veerdienst:** De congestie is niet constant, maar bestaat uit een serie van 23 korte, scherpe en volledig voorspelbare piekmomenten per dag, die samenvallen met de afvaarten van de TESO. Dit is geen verkeersprobleem, maar een direct gevolg van de operationele keuzes van een enkele private onderneming. Het presenteren van deze geplande pieken als een onoverkomelijk probleem is een drogreden die de verantwoordelijkheid voor het managen van deze voorspelbare drukke afwentelt op de gemeenschap.
2. **Het genegeerde kernconflict:** Dit is geen algemeen 'congestieprobleem', maar een specifiek, voorgeprogrammeerd conflict tussen twee vitale verkeersstromen (water en weg). Door de problematiek voor dit project te reduceren tot een simpel 'doorstromingsvraagstuk', spreekt u uw eigen, meer diepgaande analyses op twee fundamentele niveaus tegen:
 - a) Op strategisch niveau negeert u de meest integrale oplossing. In strategische documenten zoals het 'Bestuursakkoord' erkent u zelf dat de verplaatsing van de Veerhaven een wezenlijke lange-termijnoptie is die het probleem bij de wortel

aanpak. Voor de Ravelijnbrug-studie wordt deze fundamentele optie echter volledig terzijde geschoven.

b) Op operationeel niveau negeert u zelfs uw eigen, accurate probleemanalyse. In de 'Mobiliteitsaanpak 2040' definieert u het knelpunt niet als een algemeen doorstromingsvraagstuk, maar heel specifiek als het "beïnvloeden van filevorming door brugopeningen" (p. 11). U erkent daarmee dat de conflict-interactie tussen scheepvaart en wegverkeer de kernoorzaak is.

3. **De operationele onbetrouwbaarheid van de veerdienst:** De frequente storingen tonen het tweede, diepere probleem aan. Recente, in de media gedocumenteerde incidenten onderstrepen dit. Zo zorgde een technisch defect aan de voortstuwing van de 'Texelstroom' begin augustus 2025 voor het annuleren van afvaarten en een halvering van de capaciteit, wat de kwetsbaarheid van de vloot blootlegt. Op zulke momenten is er geen sprake van een doorstromingsvraagstuk, maar van een volledige, door één partij veroorzaakte blokkade.
4. **De structurele mobiliteitsvraag van Defensie:** Een significant en dagelijks terugkerend deel van de verkeersdruk wordt veroorzaakt door het woon-werkverkeer van duizenden militaire en civiele medewerkers van en naar de marinebasis. Dit is een structureel logistiek vraagstuk dat een gerichte en slimme aanpak vereist die verder gaat dan het faciliteren van meer autoverkeer.

Deze situatie wordt verder verergerd door het gebrek aan volwaardige alternatieven, met name door de systematische afbouw van hoogfrequent en betrouwbaar openbaar vervoer, wat een gedwongen autoafhankelijkheid creëert.

Door de situatie te framen als een algemeen 'verkeersprobleem', probeert de gemeente de noodzaak voor de Ravelijnbrug te creëren. Deze brug is echter een antwoord op een verkeerd en onvolledig gestelde vraag.

- Het lost de structurele, geplande piekdrukke (TESO) en de dagelijkse forenzenstroom (Defensie) niet op, maar faciliteert deze slechts.
- Het is volstrekt irrelevant op de momenten van totale stagnatie door storingen bij de veerdienst.

De conclusie is onontkoombaar: de Ravelijnbrug is geen oplossing, maar een disproportionele reactie op een bewust verkeerd en onvolledig geframed fenomeen. Het project pakt de werkelijke, beheersbare oorzaken niet aan, maar kiest voor een maximale ingreep met maximale schade, gebaseerd op een minimale en misleidende analyse.

2. Gevolg 1: Het project ondermijnt zijn eigen doelstellingen

Deze interne contradictie komt het meest direct tot uiting in het project zelf. Het project ondermijnt namelijk zijn eigen, officieel geformuleerde doelstellingen, zoals blootgelegd in de bijlage bij het 'Bestuursakkoord': het 'Voornemen tot integrale ontwikkeling van het Maritiem Cluster' (d.d. 29 juni 2023). Op pagina 7 van deze bijlage, onder paragraaf 3.4, rechtvaardigt u de noodzaak voor infrastructurele ingrepen met de volgende zin:

"Er is een duurzame oplossing nodig om tegemoet te komen aan de vraag naar bereikbaarheid, verkeersveiligheid en de wens van inwoners om congestie ten alle tijden

zoveel mogelijk tegen te gaan, opdat de leefbaarheid van de stad en haar inwoners niet langer (of extra) onder druk komt te staan..."

Dit citaat legt het faillissement van uw project bloot. Niet alleen is de voorgestelde oplossing in directe, onverenigbare strijd met de geformuleerde doelstelling van leefbaarheid; de probleemanalyse zelf is al gebrekkig. U presenteert een specifiek en beheersbaar bereikbaarheidsvraagstuk als een omvangrijk 'congestieprobleem' om een disproportionele ingreep te rechtvaardigen. Terwijl de leefbaarheid van inwoners beschermd zou moeten worden, tasten de voorgestelde oplossingen deze fundamenteel aan. Met name variant 12, de variant die verkeerskundig geprefereerd wordt, illustreert dit faillissement: de aanvoerweg wordt, zoals de 'Locatiestudie Ravelijnbrug' zelf erkent, 'circa 20 m dichterbij' de woningen gelegd en de bestaande groenbuffer wordt vernietigd, leidt tot een directe, permanente en ernstige verslechtering van de leefomgeving voor honderden inwoners en lost de actuele mobiliteit niet duurzaam en structureel op.

3. Gevolg 2: Een schijnkeuze tussen inferieure opties

De gebrekkige probleemanalyse dwingt het project in een onmogelijke richting. Doordat men zich blindstaart op een inferieure deeloplossing (de brug), creëert men een technisch vraagstuk dat niet deugdelijk kan worden opgelost. Dit faillissement van de aanpak wordt het meest schrijnend geïllustreerd door de technische uitwerking van uw eigen ingenieursbureau, Royal HaskoningDHV. Hun conclusies in de 'Memo Technische Haalbaarheid Ravelijnbrug' zijn vernietigend:

- Voor varianten 7 en 8 is het geplande wegdek met 30 meter zo breed dat er "geen praktische maat voor de breedte van een enkele ophaalbrug mogelijk is" (p. 5).
- Variant 12, hoewel iets smaller (24,5 meter), is nog steeds een exceptionele en technisch zeer uitdagende breedte die een niet-standaard, complexer en risicovoller ontwerp vereist.

Deze technische problemen zijn geen toeval, maar het directe en voorspelbare gevolg van de foute uitgangspositie. U dwingt uw ontwerpers tot een technisch complexe en kostbare oplossing, simpelweg omdat u weigert het superieure, eenvoudigere alternatief te overwegen. Het resultaat is, zoals het rapport zelf al toegeeft, een onnodig dure, kwetsbare en onderhoudsintensieve constructie. Het project is daarmee geen oplossing, maar een extreem kostbare manifestatie van het onvermogen om het werkelijke probleem integraal aan te pakken.

Het ultieme bewijs van de gebrekkige onderzoeksopzet wordt geleverd door de 'Locatiestudie Ravelijnbrug' en het 'Mobiliteitsonderzoek'. Deze rapporten onderzoeken allemaal variaties op hetzelfde, fundamenteel foute uitgangspunt: de aanleg van een Ravelijnbrug. Een analyse van de kaarten toont onweerlegbaar aan dat alle gepresenteerde opties uitgaan van de vernietiging van de juridisch beschermde groenstructuur van de Boatex. De overheid plaatst de gemeenschap hiermee voor een vals dilemma. Het feit dat er geen enkele variant is onderzocht die de groenbuffer intact laat, bewijst de extreme tunnelvisie waarmee dit project wordt benaderd en maakt de gehele studie onbruikbaar.

4. Gevolg 3: Het creëren van een onbeheersbaar operationeel risico

De meest vernietigende uitkomst van de gebrekkige probleemanalyse is dat de voorgestelde 'oplossing' een nieuw, permanent en onbeheersbaar operationeel risico introduceert. Het bewijs hiervoor wordt geleverd in het door Sweco opgestelde 'Mobiliteitsonderzoek'. In een 'worst-case' scenario, waarbij een brugopening samenvalt met de aankomst van een veerboot, erkent uw eigen adviseur dat:

- Er een wachtrij ontstaat van circa 765 meter (p. 38).
- Deze wachtrij "terugslaat op Het Nieuwe Werk tot voorbij de aansluiting van de Moormanbrug" (p. 38).
- Deze situatie "niet wenselijk" is (p. 39).

Om dit door henzelf erkende probleem te mitigeren, stelt Sweco een operationele 'workaround' voor: het "uitstellen" van de brugopening met 10 minuten op de drukste momenten (p. 40 en 71).

5. Het negeren van fundamentele verkeerskundige wetenschap: Een bewezen ineffectieve oplossing

De hierboven beschreven kernfout en de desastreuze gevolgen daarvan zijn niet onvermijdelijk. Ze zijn het directe resultaat van een fundamenteel gebrek aan openheid en professionele zorgvuldigheid, wat blijkt uit het systematisch negeren van bewezen wetenschap, professionele standaarden en concrete, superieure alternatieven.

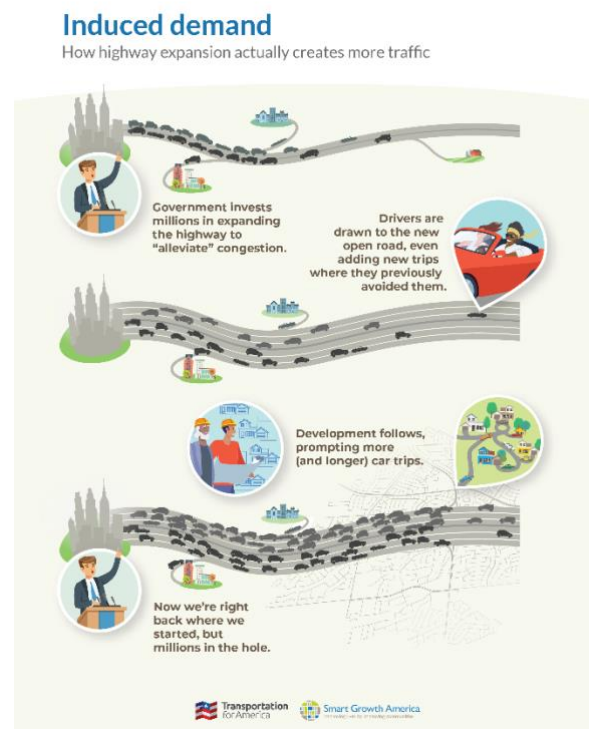
Het project is gebaseerd op de fundamenteel gebrekkige aanname dat het bouwen van meer wegcapaciteit verkeersknelpunten structureel oplost. Dit is een achterhaalde visie die lijnrecht

ingaat tegen decennia aan verkeerskundige wetenschap en succesvolle internationale stadsplanning. Dit onderdeel zet uiteen waarom het negeren van de wetenschappelijke consensus leidt tot een extreem kostbare en schadelijke herhaling van een strategie die in de professionele wereld al decennia is verlaten.

De dynamiek van verkeer is geen vast gegeven, maar wordt sterk beïnvloed door de aangeboden infrastructuur. Dit wordt beschreven door twee complementaire, uitvoerig onderzochte fenomenen:

Induced demand (Aangetrokken verkeer): Zoals bewezen in toonaangevende studies als 'The Fundamental Law of Road Congestion' (Duranton & Turner, 2011), toont dit onomstotelijk aan dat nieuwe wegcapaciteit leidt tot een toename van het autoverkeer, daardoor de congestie op termijn terugkeert. Het aanleggen van de Ravelijnbrug zal dus op de lange termijn de bereikbaarheidsknelpunten niet oplossen, maar bestendigen.

Figuur A
Het principe van 'Induced Demand' (aangetrokken verkeer).



Noot. Door Transportation for America & Smart Growth America, overgenomen van <https://t4america.org/resource/community-connectors/what-they-mean/induced-demand/>

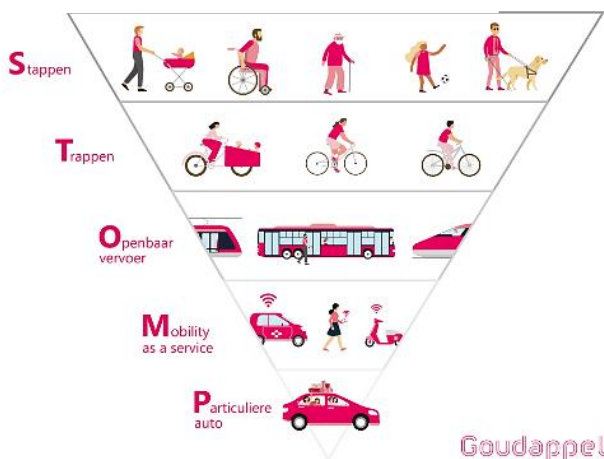
De afbeelding (figuur A) laat zien hoe 'induced demand' zich in de praktijk uitwerkt.

Traffic evaporation (Verdampend verkeer): Dit is het omgekeerde en even cruciale principe. Het houdt in dat wanneer wegcapaciteit wordt verminderd (bijvoorbeeld door een weg te sluiten of een rijstrook te verwijderen), het verkeer niet simpelweg een andere route zoekt en daar voor een chaos zorgt. Een significant deel van het verkeer "verdamppt". Dit fenomeen is uitvoerig gedocumenteerd in het baanbrekende rapport 'Traffic Impact of Highway Capacity Reductions' (Cairns, Hass-Klau & Goodwin, 1998), waarin meer dan 100 casussen wereldwijd werden geanalyseerd. De conclusie was dat verkeer "verdamppt" doordat mensen hun gedrag aanpassen:

- Ze veranderen van vervoersmiddel (naar OV, fiets of lopen).
- Ze reizen op andere tijdstippen.
- Ze combineren meerdere ritten in één.
- Ze zien af van de reis of kiezen een andere bestemming.

Het officiële adviesorgaan van de Britse overheid (SACTRA) erkende dit principe al in 1994, waarmee de wetenschappelijke basis al 30 jaar vaststaat. Uw keuze voor de Ravelijnbrug is daarmee geen neutrale investering; het is een bewuste en actieve keuze tegen decennia aan bewezen verkeerswetenschap. U investeert in een achterhaald model dat problemen garandeert te bestendigen, terwijl u het effectieve, goedkopere en duurzamere alternatief – het sturen op gedragsverandering – willens en wetens negeert.

Figuur B
De mobiliteitspiramide volgens het STOMP-principe



Uw aanpak is in strijd met de hiërarchie die in de moderne, duurzame mobiliteitsplanning de norm is: het 'STOMP-principe', een principe dat u bovendien zelf formeel als leidend heeft omarmd in uw 'Mobiliteitsaanpak 2040' (p. 9).

Noot. Door Goudappel, overgenomen van <https://www.goudappel.nl/nl/themas/nieuwe-mobiliteit/stomp-orderingsprincipe>

U negeert de slimmere, effectievere stappen en begint direct bij de meest schadelijke. Dit blijkt uit het feit dat bewezen sturingsmaatregelen en integrale macro-oplossingen volledig zijn genegeerd:

- **Fundamenteel gebrekkige onderzoeksopzet:** Uw eigen 'Mobiliteitsonderzoek' geeft toe op pagina 11 dat de maatregelen om de externe knelpunten bij de aansluiting De Kooy op te lossen slechts kleine, technische ingrepen zijn en dat "andere oplossingen denkbaar" zijn die "niet verder zijn onderzocht". U heeft dus

willens en wetens nagelaten de daadwerkelijke, integrale "macro-oplossingen" voor de regio te onderzoeken, zoals bijvoorbeeld de 'Kooybrug-route'.

- **Genegeerde sturingsmaatregelen:** U negeert bewezen effectieve maatregelen zoals een Park & Ride-locatie (hierna: P&R-locaties) bij het Kooypunt, geavanceerd verkeersmanagement voor de TESO en een serieuze inzet op modal shift naar (snel)fietsroutes en hoogwaardig openbaar vervoer conform de prioriteit die deze verdienen onder het STOMP-principe. Het falen om deze meest basale professionele standaarden en alternatieven te hanteren, maakt uw planning fundamenteel onzorgvuldig.

De afwezigheid van de hierboven genoemde denkrichtingen is veelzeggend. Maar de meest fundamentele fout is de intellectuele armoede die uit de beperkte onderzoeksopzet spreekt, zelfs binnen de door u gekozen 'brute-force' aanpak. Dat deze tunnelvisie niet alleen een verdenking is, maar een officieel vaststaand feit, wordt onweerlegbaar bewezen door het meest recente 'Integraal Meerjarenprogramma Infrastructuur 2026-2033' d.d. 11 juli 2025 van de Provincie Noord-Holland zelf.

In dit formele planningsdocument (p. 19, projectcode alg-41), definieert de provincie het project expliciet als een studie naar de "haalbaarheid van een nieuwe Ravelijnbrug". Hiermee wordt de onderzoeksopzet officieel beperkt tot deze ene, door ons en experts bekritiseerde, oplossing. De door ons aangedragen, strategisch superieure alternatieven – zoals een tunnel onder het Nieuwe Diep, een integrale aanpak via de 'Kooybrug-route' of een onderzoek naar de verplaatsing van de TESO-terminal – ontbreken volledig in de provinciale programmering voor de komende acht jaar. Dit is de ultieme bevestiging dat deze alternatieven niet worden onderzocht, maar willens en wetens worden genegeerd.

A. Het falen op lokaal niveau: De genegeerde tunnel en de gemiste defensie-investering

Zelfs binnen de door u opgelegde keuzes, identificeert uw eigen 'Mobiliteitsonderzoek' de routing via het Nieuwe Werk/Nieuwe Diep als verkeerskundig de meest robuuste. Echter, door deze te koppelen aan een schadelijke Ravelijnbrug, creëert u een onacceptabele 'oplossing'. U heeft nagelaten de superieure variant te onderzoeken: een tunnel onder het Nieuwe Diep. Een tunnel op deze locatie elimineert in één klap alle conflicten met nautische veiligheid, leefbaarheid en erfgoed, en houdt de volledige groenstructuur intact.

De officiële argumenten om het superieure tunnelalternatief af te wijzen, zoals tijdens het reeds in Deel I, punt 3, aangehaalde overleg d.d. 25 februari 2025 verwoord, getuigen van een schokkend gebrek aan visie. De weigering om het tunnelalternatief serieus te onderzoeken is daarmee geen kwestie van financiële haalbaarheid, maar van een fundamenteel gebrek aan bestuurlijke visie en strategische ambitie. U kiest bewust voor een goedkope, kwetsbare en inferieure pleister, terwijl een robuuste, toekomstbestendige en bovendien gefinancierde oplossing binnen handbereik ligt. Dit wordt ondersteund door nationale en internationale voorbeelden en financieringsmogelijkheden:

- **Het nabijgelegen voorbeeld:** De succesvolle ongelijkvloerse aanpassing van de N9 bij Julianadorp (De Koegrastunnel) is een direct bewijs van hoe het scheiden van doorgaand verkeer en de lokale leefomgeving de veiligheid en doorstroming significant verbetert.

- **Het nationale voorbeeld:** De ondertunneling van de A2 bij Maastricht toont op grote schaal aan hoe een tunnel een decennialang infrastructureel litteken kan helen, stadsdelen kan herenigen en een immense meerwaarde creëert op het gebied van leefbaarheid en economie.
- **De cruciale financieringsmogelijkheid:** Het negeren van het 'te duur'-argument wordt nog problematischer door het negeren van een cruciale en actuele financieringsmogelijkheid die specifiek voor Den Helder van toepassing is. De 'The Hague Summit Declaration' van de NAVO (25 juni 2025) stelt niet alleen een nieuwe defensienorm vast (5%), maar oormerkt onder meer expliciet tot 1,5% van het BBP voor investeringen die de brede civiele weerbaarheid (resilience) waarborgen en kritieke infrastructuur, zoals wegen en bruggen versterken.⁶ De aanleg van een tunnel is een directe investering in precies deze strategische doelen; een beweegbare Ravelijnbrug is dat niet.

B. Het falen op regionaal niveau: Het onvermogen om de primaire verkeersproblemen effectief aan te pakken

Uw argumentatie voor de Ravelijnbrug presenteert het project als een algemene oplossing voor een verondersteld bereikbaarheidsprobleem. Deze algemene framing maskeert echter het feit dat de problematiek op de N250 wordt veroorzaakt door twee fundamenteel verschillende, primaire verkeersstromen. Een effectieve oplossing vereist een gerichte aanpak voor beide, maar de Ravelijnbrug faalt op beide fronten.

1. **De verkeersstroom van en naar Texel:** Een van de primaire oorzaken van de knelpunten is de locatie van de TESO-terminal. Het is onbegrijpelijk dat een serieuze studie naar de verplaatsing hiervan nooit is uitgevoerd. De bewering dat dit "buiten de orde" zou zijn, wordt direct weerlegd door uw eigen 'Bestuursakkoord', waarin expliciet de "verplaatsing van de Veerhaven" als langetermijnontwikkeling wordt benoemd.

De *werkelijke* reden waarom deze superieure oplossing stelselmatig wordt genegeerd, lijkt dan ook niet procedureel, maar financieel van aard. Dit werd onthuld tijdens het reeds in Deel I, punt 3, aangehaalde overleg van 25 februari 2025. Daar werd door de strategisch adviseur van de gemeente erkend dat de extreme financiële terughoudendheid van Rijkswaterstaat een doorslaggevend obstakel vormt. Deze erkenning toont aan dat het afwijzen van dit cruciale alternatief geen inhoudelijke keuze is, maar een direct gevolg van de aanname dat Rijkswaterstaat financieel niet zal bijdragen.

De weigering om dit alternatief te onderzoeken wordt nog problematischer in het licht van het Rijkswaterstaat TESO-journaal (2025). Dit document onthult een derde, eveneens verontrustende motivatie: herbouw op de huidige locatie is een "efficiënte manier van werken" die de bedrijfsvoering van TESO niet verstoort. Hiermee wordt feitelijk erkend dat de commerciële belangen van de veerdienst prevaleren boven een integrale, toekomstbestendige oplossing voor de gehele stad. De Ravelijnbrug lost dit kernprobleem niet op; het verplaatst de wachtrij slechts en consolideert daarmee de suboptimale status quo.

⁶ Zie: https://www.nato.int/cps/en/natohq/official_texts_236705.htm

2. **De mobiliteitsvraag van Defensie:** De tweede primaire verkeersstroom betreft de ontsluiting van de marinebasis. Het effectief en duurzaam faciliteren hiervan vraagt om een integrale aanpak. In lijn met moderne planningsstandaarden (zoals het STOMP-principe) zijn er meerdere, superieure oplossingen op verschillende schaalniveaus die u stelselmatig negeert: op netwerkniveau (Kooybrug-route), gedragsniveau (P&R-locaties) en lokaal-infrastructuurniveau (tunnel).

Door een 'algemene' oplossing voor te stellen die voor geen van beide primaire problemen een daadwerkelijk effectieve oplossing biedt, bewijst u de fundamentele zwakte van uw probleemanalyse. De Ravelijnbrug is geen oplossing, maar een extreem kostbare en schadelijke afleidingsmanoeuvre die de échte, onderliggende problemen ongemoeid laat.

C. Het falen op strategisch niveau: De afwezige visie en het negeren van Europese kansen

Een kardinale fout in de strategie is de weigering om de invloed van de veerdienst op de lokale verkeersdynamiek écht aan te pakken. De ultieme, toekomstbestendige oplossing – een vaste oeververbinding (tunnel) naar Texel – wordt niet eens overwogen. Een dergelijke verbinding vervangt de huidige piekdruk veroorzaakt door de (storingsgevoelige en onderhoudsintensieve) veerboot, met een continue en gespreide verkeersstroom. Daarmee wordt de kernoorzaak van de congestie (grotendeels) opgelost, wordt de Ravelijnbrug overbodig en wordt het regionale knelpunt structureel aangepakt.

Het afdoen van deze oplossing als "onrealistisch" is onacceptabel zonder een integrale maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA). Een dergelijke analyse zou de immense baten moeten meewegen, inclusief een cruciale, door u genegeerde kans: Europese cofinanciering. Een vaste oeververbinding is een schoolvoorbeeld van een project dat een "missing link" in het transportnetwerk oplost en is daarmee een potentiële kandidaat voor substantiële subsidies uit de Connecting Europe Facility (CEF Transport) voor het Trans-European Transport Network (TEN-T). Door dit strategische alternatief zelfs niet te onderzoeken, bewijst u dat uw blik niet verder reikt dan de gemeentegrens.

Dit cumulatieve verzuim maakt de gepresenteerde studie en de daaruit volgende conclusies fundamenteel onbetrouwbaar en ongeschikt als grondslag voor welk rechtmatig besluit dan ook.

Deel V: De juridische onhoudbaarheid van de voorgestelde plannen

De overweldigende hoeveelheid feiten, omstandigheden en procedurele fouten die in de voorgaande delen zijn uiteengezet, zijn niet slechts uitingen van onvrede. Zij vormen gezamenlijk een sluitende onderbouwing dat elke keuze voor één van de gepresenteerde varianten op meerdere cruciale punten in strijd is met fundamentele wettelijke kaders – **een strijdigheid die u, zoals aangetoond in Deel III, zelf reeds erkent**. Een eventuele goedkeuring van deze plannen zou derhalve een juridisch onrechtmatig besluit opleveren en daarom een eventuele rechterlijke toetsing onvermijdelijk niet zal doorstaan. Hieronder volgt een gedetailleerde specificatie van de voornaamste juridische strijdigheden.

1. In strijd met de Omgevingswet (Ow), het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl) en het Besluit activiteiten leefomgeving (Bal)

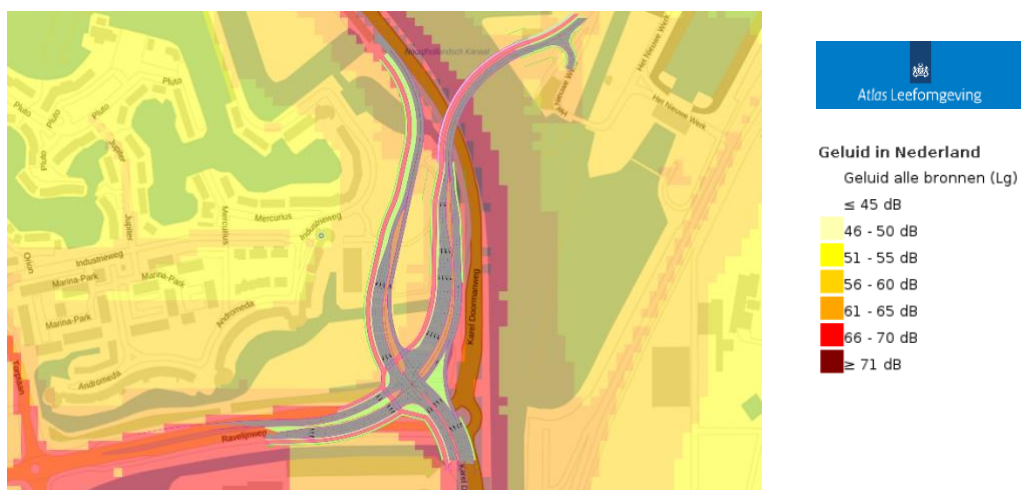
De Omgevingswet en de bijbehorende besluiten vormen een systeem dat een integrale en evenwichtige benadering van de fysieke leefomgeving voorschrijft. De huidige plannen schenden de kernprincipes van deze wet op fundamentele wijze.

- **Schending van de maatschappelijke doelen (art. 2.1 Ow):** De wet heeft als doel het bereiken en in stand houden van een *"veilige en gezonde fysieke leefomgeving en een goede omgevingskwaliteit"*.
 - Door te opteren voor een variant (12) die door uw eigen adviseurs, zoals aangetoond in Deel II, punt 2, als "nautisch niet acceptabel" wordt bestempeld, handelt u direct in strijd met het doel van een veilige leefomgeving.
 - Door te opteren voor varianten (7, 8) die, zoals eveneens vastgesteld in Deel II, punt 2, onomkeerbare schade aan nationaal cultureel erfgoed toebrengen, schendt u de bescherming van de omgevingskwaliteit.
 - Door een bestaande groenstructuur en de daaraan verbonden biodiversiteit te vernietigen, en tegelijkertijd een bron van geluidsoverlast en fijnstof, alsmede een transportroute voor gevaarlijke stoffen, dichter op woningen te leggen, ondermijnt u actief de gezonde en veilige leefomgeving die u wettelijk verplicht bent te borgen.
- **Schending van de specifieke zorgplicht (art. 2.11 Bal):** Dit artikel verplicht eenieder om alle maatregelen te nemen die redelijkerwijs gevegd kunnen worden om nadelige gevolgen te voorkomen. U bent op de hoogte van de negatieve gevolgen van alle drie de varianten én van het bestaan van een breed scala aan superieure, minder schadelijke alternatieven die u weigert te onderzoeken, zoals gedetailleerd uiteengezet in Deel IV, punt 5. Dit betreft niet alleen slimmere maatregelen (STOMP-principe, P&R-locaties), maar ook superieure infrastructurele oplossingen op elk schaalniveau: van een lokale tunnel (met beschikbare Defensie-investeringen) tot de regionale verplaatsing van de TESO-terminal en de strategische vaste oeververbinding naar Texel (eventueel met Europese financieringskansen). Door deze alternatieven niet volwaardig te onderzoeken en toch te kiezen voor de

meest schadelijke optie voor onze leefomgeving, handelt u direct en ernstig in strijd met de specifieke zorgplicht.

- **Schending van de instructieregels voor geluid van wegen (o.a. art. 3.36 en par. 5.1.4.2a Bkl):** De plannen zullen onvermijdelijk leiden tot een aanzienlijke verslechtering van de leefomgeving. Dit is niet slechts een kwestie van hinder, maar van concrete gezondheidsschade. De landelijke Medische Milieukundige (MMK) richtlijn Omgevingsgeluid, zoals onderschreven door de GGD en gepubliceerd door het RIVM⁷, stelt dat een geluidsbelasting boven 50 dB (Lden) leidt tot een verhoogd risico op onder meer hart- en vaatziekten. Voor de nacht geldt een advieswaarde van 40 dB (Lnight) om ernstige slaapverstoring te voorkomen.

De 'Omgevingsscan' van de ODNHN toont met 'rode zones' onweerlegbaar aan dat deze gezondheidkundige advieswaarden in de huidige situatie al ruimschoots worden overschreden. Uw plan doet het tegenovergestelde van wat de GGD adviseert: in plaats van een ongezonde situatie te saneren, verplaatst u de geluidsbron (aanzienlijk aangezien het om optrekkend verkeer gaat vanwege de helling omhoog) circa 20 meter dichtert naar honderden woningen en vernietigt u de geluidswerende groenbuffer. Ter illustratie zie onderstaande afbeelding, waarbij één van de varianten (i.c. 12) in de geluidskaart is verwerkt:



NB: De rode zone van geluidsoverlast op deze kaart zal zich onvermijdelijk verplaatsen naar de nieuwe aanvoerwegen van de gekozen variant. Dit geldt des te meer omdat de bestaande, geluidswerende groenbuffer die de woningen nu nog deels beschermt, volledig wordt vernietigd. Zoals uitvoerig aangetoond in Deel II, is de vergelijking van geluidsimpact tussen de varianten betekenisloos. De plannen voor variant 7 en 8 zijn gebaseerd op een technisch falend en onwerkbaar ontwerp, waarvan de daadwerkelijke ruimtelijke en akoestische impact niet realistisch kan worden bepaald. Dit wordt afgezet tegen de gegarandeerd desastreuze geluidsimpact van variant 12. Deze misleidende vergelijking maakt een zorgvuldige afweging onmogelijk.

⁷ Zie: <https://www.rivm.nl/publicaties/ggd-richtlijn-medische-milieukunde-omgevingsgeluid-en-gezondheid>

Hiermee negeert u willens en wetens de formele gezondheidsadviezen en handelt u in strijd met uw plicht om een veilige en gezonde fysieke leefomgeving te borgen (art. 2.1 Ow). De zware motiveringsplicht om dit te rechtvaardigen wordt, in het licht van deze feiten, omstandigheden en de beschikbaarheid van superieure alternatieven (zoals een tunnel die het probleem oplost), onhoudbaar.

2. In strijd met de landelijke beleidskaders

Het handelen van de gemeente en de provincie is niet alleen in strijd met de geest van de Omgevingswet, maar negeert ook volledig de meest actuele, door de Rijksoverheid opgestelde beleidskaders. De 'Handreiking Groen in en om de stad' (BZK/LNV, mei 2024) is de officiële handleiding van de Rijksoverheid die voorschrijft hoe een zorgvuldige lokale overheid de belangen van groen, leefbaarheid en klimaatadaptatie dient te borgen. Hoewel deze handreiking geen wet in formele zin is, definieert zij wel de norm voor behoorlijk bestuur. Uw plannen voor de Ravelijnbrug zijn op fundamentele punten in strijd met deze landelijke richtlijnen:

- **Schending van de borgingssystematiek:** De Handreiking introduceert een borgingssystematiek met concrete eisen op straat-, buurt- en wijkniveau. Uw plannen schenden deze op alle niveaus: ze vernietigen het "zicht op een continue groenvoorziening" (p. 26), ze verminderen het percentage schaduw in plaats van het te verhogen, en ze leiden tot een netto afname van het groenpercentage in de wijk (p. 29 en 30). Een feit dat volgt uit de analyses in Deel II en III.
- **Het negeren van maatschappelijke kosten:** De Handreiking erkent expliciet de "verminderde vastgoedwaarde" en "gezondheidskosten" als economische schade van niet-vergroenen (p. 15). Door deze kosten, samen met planschade en nadeelcompensatie, zoals gedocumenteerd in Deel II, punt 1, bewust buiten uw 'Kostenraming' te houden, handelt u in strijd met de integrale afweging die het Rijk voorschrijft en het zorgvuldigheidsbeginsel (art. 3:2 Awb).

Deze strijd met de landelijke richtlijnen wordt nog scherper geïllustreerd door de meest recente, gezamenlijke visie van de gemeente en provincie zelf. In de 'Mobiliteitsaanpak 2040' wordt als fundamenteel uitgangspunt gesteld (p. 8): *"dat we in principe niet investeren in nieuwe wegen, tenzij dat echt noodzakelijk is."* Door het systematisch negeren van een heel scala aan superieure en minder ingrijpende alternatieven, zoals uiteengezet in Deel IV van deze zienswijze, heeft u op geen enkele wijze aangetoond dat deze destructieve maatregel "echt noodzakelijk" is. Het project is daarmee in strijd met uw eigen, meest actuele beleidsprincipe

Door de meest actuele landelijke inzichten en richtlijnen te negeren, handelt de gemeente onzorgvuldig en is uw voorgenomen besluit niet gebaseerd op een deugdelijke motivering (art. 3:46 Awb). De onevenredige schade aan onze leefomgeving, afgezet tegen de door de Rijksoverheid benadrukte waarden, maakt het plan tevens onhoudbaar onder het evenredigheidsbeginsel (art. 3:4 lid 2 Awb).

3. In strijd met de Algemene wet bestuursrecht (Awb) en algemene beginselen van behoorlijk bestuur

De voorgenomen besluitvorming is een schoolvoorbeeld van het negeren van de beginselen die de burger beschermen tegen willekeur en onzorgvuldigheid van de overheid.

- **Schending van het zorgvuldigheidsbeginsel (art. 3:2 Awb):** "Bij de voorbereiding van een besluit vergaart het bestuursorgaan de nodige kennis omtrent de relevante feiten en de af te wegen belangen." Uw handelen is op ten minste acht cruciale punten in strijd met dit beginsel:
 1. U hebt feiten vergaard (de rapporten) en omstandigheden beschouwd, maar u **negeert de belangrijkste conclusies** ervan, zoals specifiek aangetoond in de analyse van de varianten in Deel II, punt 2 (o.a. 'nautisch niet acceptabel').
 2. U heeft nagelaten de belangen van omwonenden zorgvuldig te betrekken, door hen **jarenlang uit te sluiten** en uw eigen participatiekaders te schenden, een patroon van nalatigheid dat uitvoerig is gedocumenteerd in Deel I.
 3. U heeft nagelaten kennis te vergaren over de **meest fundamentele verkeerskundige principes en planingsstandaarden** (o.a. induced demand, STOMP-principe), zoals aangetoond in Deel IV, punt 5.
 4. U heeft nagelaten kennis te vergaren over **superieure, integrale alternatieven op lokaal, regionaal en strategisch niveau**, zoals gedetailleerd uiteengezet in Deel IV, punt 5, door de onderzoeksopzet kunstmatig en onrechtmatig te beperken, waaronder alternatieven die u in uw eigen, meest recente beleidsdocument 'Mobiliteitsaanpak 2040' zelf als essentieel bestempelt.
 5. U heeft nagelaten uw eigen, recent **vastgestelde strategische beleid voor klimaatadaptatie** mee te wegen, een flagrante tegenstrijdigheid die wordt blootgelegd in Deel III, punt 3. Sterker nog, u presenteert een plan dat diametraal ingaat tegen uw eigen analyse, waarin de nu bedreigde groenstructuur juist als de 'oplossing' voor de toekomstige klimaatbestendigheid van de stad wordt geïdentificeerd.
 6. U heeft nagelaten kennis te vergaren over de **directe en aanzienlijke financiële schade voor omwonenden**. Door, zoals aangetoond in Deel II, punt 1, kostenposten als planschade, nadeelcompensatie en de waardedaling van onroerend goed bewust en systematisch buiten de 'Kostenraming' te houden, negeert u een essentieel en zwaarwegend belang en baseert u uw besluit op een fundamenteel onvolledige en misleidende financiële analyse.
 7. U heeft nagelaten uw eigen, meest recente **bestuurlijke afspraken en dwingende voorwaarden te betrekken**. Zoals vastgelegd in uw 'Bestuursakkoord', verplichten de bestuurders zichzelf in artikel 2.4 om plannen te ontwikkelen die de bestaande kwaliteiten *niet verslechteren*. Door een project voor te stellen dat dit aantoonbaar wel doet, en tegelijkertijd de strategische alternatieven (verplaatsing Veerhaven, Kooypunt-hub) uit datzelfde 'Bestuursakkoord' te negeren, handelt u in strijd met uw eigen, meest actuele en integrale afwegingskader. Dit is de definitie van onzorgvuldige voorbereiding.

8. **U heeft nagelaten de vernietigende conclusies van uw eigen, ingehuurd expert serieus te nemen.** Dit is wellicht de meest flagrante schending van het zorgvuldigheidsbeginsel. In het 'Memo Ruimtelijke kwaliteit' van Royal HaskoningDHV worden **alle drie** de voorgestelde varianten op cruciale onderdelen als "slecht" of "onvoldoende" beoordeeld. De adviseur noemt het doorsnijden van de forten (variant 7 en 8) "absoluut onwenselijk" en bevestigt dat variant 12 een "groot gedeelte van de groenzone" vernietigt. Door deze deskundige adviezen, waar u zelf voor betaald heeft, volledig te negeren en toch door te gaan met deze plannen, handelt u in directe strijd met de plicht om alle relevante feiten en belangen zorgvuldig af te wegen.
- **Schending van het rechtszekerheidsbeginsel:** Zoals uitvoerig aangetoond in Deel III, vormen uw plannen een directe en, gezien de noodzaak voor een BOPA, bewuste en met voorbedachten rade uitgevoerde aanval op onze rechtszekerheid. U handelt in strijd met het gerechtvaardigd vertrouwen dat wij mochten ontlenen aan het vigerende 'Bestemmingsplan' (thans het tijdelijke deel van het omgevingsplan).
 - **Schending van het motiveringsbeginsel (art. 3:46 Awb):** "Een besluit dient te berusten op een deugdelijke motivering." Gezien de overweldigende en gedocumenteerde nadelen op het gebied van veiligheid, leefbaarheid en rechtszekerheid, afgezet tegen een slechts marginaal en tijdelijk verkeerskundig voordeel, is een deugdelijke motivering feitelijk onmogelijk te leveren zonder in strijd te komen met het hierna te bespreken evenredigheidsbeginsel.
 - **Schending van het evenredigheidsbeginsel (art. 3:4 lid 2 Awb)**
De onrechtmatigheid van de voorgenomen besluitvorming culmineert in de flagrante schending van het evenredigheidsbeginsel. Dit geldt des te meer in het licht van de door de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State recent aangescherpte en geïntensiveerde evenredigheidstoets. Deze toets eist van de overheid een veel stringenter belangenafweging en toetst besluiten aan de hand van drie stappen: de geschiktheid, de noodzakelijkheid en de evenredigheid in enge zin. De voorgenomen plannen falen op alle drie de onderdelen.

Het feit dat voor uw plannen een BOPA nodig is – de formele erkenning dat u in strijd handelt met het vigerende recht – verhoogt de lat voor de motivering tot buitengewone hoogte. De nadelen voor ons als belanghebbenden zijn immers niet slechts 'hinder', maar het verlies van een wettelijk vastgelegd recht. Tegenover deze zekere en ernstige schade moet een uitzonderlijk groot, duurzaam en optimaal algemeen belang staan. Dit belang ontbreekt volledig.

1. **De toets van geschiktheid: Een fundamenteel ongeschikte maatregel die faalt op cruciale momenten**

De voorgestelde maatregel – de aanleg van een Ravelijnbrug – is fundamenteel ongeschikt om het beoogde doel, een duurzame en robuuste verbetering van de bereikbaarheid, te realiseren. De geclaimde winst is marginaal en tijdelijk, en maskeert een onderliggende ontwerpfout die de brug juist op de meest kritieke momenten laat falen.

A. De geclaimde 'winst' is marginaal, tijdelijk en misleidend

Het fundament van de voorgestelde plannen is de claim van een superieure verkeersafwikkeling. Deze claim is echter volstrekt misleidend. Zoals reeds aangetoond in Deel II van deze zienswijze, bedraagt de daadwerkelijke, gekwantificeerde rijtijdwinst van variant 12 maximaal 30 tot 60 seconden ('Memo Verkeer en bereikbaarheid', p. 6).

Deze marginale opbrengst wordt in andere rapporten verhuld achter de claim van een "netwerkbrede reductie van het totaal aantal voertuiguren van 21-22%" ('Mobiliteitsonderzoek', p. 27). Dat uw adviseur dit een "aanzienlijke verbetering" noemt, terwijl de concrete winst verwaarloosbaar is, legt een fundamenteeler probleem bloot. De conclusie uit datzelfde onderzoek dat de "verschillen tussen de varianten klein" zijn (p. 27), is immers de feitelijke bekentenis dat u een schijnkeuze voorlegt tussen concepten die een nagenoeg identiek, suboptimaal resultaat opleveren.

Deze zogenaamde 'winst' kan een rechterlijke toets dan ook niet doorstaan:

- Ten eerste is de winst, zoals in Deel IV van deze zienswijze is aangetoond, naar alle waarschijnlijkheid tijdelijk van aard. Decennia aan verkeerskundige wetenschap tonen onomstotelijk aan dat een dergelijke winst door 'induced demand' op termijn weer zal verdampen. Het plan is een investering in een achterhaald model dat problemen bestendigt, in plaats van ze op te lossen.
- Ten tweede maskeert de winst het ontstaan van nieuwe, onwenselijke conflicten, een feit dat zelfs in uw eigen onderzoeken naar boven komt. Het gegeven dat uw adviseurs in verschillende rapporten diverse codenamen ('variant A, B, C, D') en nummers ('variant 7, 8, 12') gebruiken voor wat in essentie marginale variaties op hetzelfde foute concept zijn, is op zichzelf al een bewijs van een onzorgvuldig en voor burgers onnavolgbaar proces. De cruciale inhoudelijke conclusie over de conceptuele voorloper van de huidige varianten blijft echter onverminderd relevant. Zo wordt in het 'Mobiliteitsonderzoek' een variant met een vergelijkbare routing ('Variant D') door Sweco zelf "afgeraden", omdat deze leidt tot een onwenselijk conflict tussen het verkeer náár TESO en het verkeer ván TESO ('Mobiliteitsonderzoek', p. 33 en 70). Dit bewijst dat de kern van het brugconcept – ongeacht de naam of het nummer dat u eraan geeft – geen integrale oplossing biedt, maar de problematiek slechts verplaatst en nieuwe conflicten creëert.

B. De brug faalt catastrofaal op het moment dat het er het meest toe doet

De meest vernietigende conclusie is dat de Ravelijnbrug als beweegbare brug per definitie ongeschikt is voor de operationele realiteit in Den Helder. De kern van de huidige problematiek, zoals blootgelegd in de inleiding van Deel IV en bevestigd door deskundigen met decennia aan operationele ervaring, is de

voorspelbare, terugkerende clash tussen de spertijden van een beweegbare brug en de piekdrukke veroorzaakt door de TESO-veerdienst.

De voorgestelde Ravelijnbrug bestendigt dit probleem niet alleen, maar creëert, zoals in Deel IV, punt 3 feitelijk is onderbouwd met de rapporten van uw eigen adviseurs, een permanent en onbeheersbaar operationeel risico. De in het 'Mobiliteitsonderzoek' beschreven 'worst-case' scenario's – met wachtrijen van honderden meters die terugslaan tot voorbij de Moormanbrug – zijn geen incidenten, maar de onvermijdelijke, voorspelbare uitkomst van een fundamentele ontwerpfout.

De door uw adviseurs zelf voorgestelde 'oplossing' voor dit catastrofale falen – het handmatig uitstellen van de brugopening – is de ultieme bekentenis van ongeschiktheid. Een robuuste, infrastructurele oplossing heeft geen fragiele workarounds nodig om een verkeersinfarct te voorkomen. Het bewijst dat de brug op de verkeerde locatie is gepland en per definitie ongeschikt is om de verkeersstromen op de meest cruciale momenten te verwerken. Een dergelijke maatregel kan de juridische toets van de geschiktheid onmogelijk doorstaan.

C. De ongeschikte maatregel is het gevolg van een fundamenteel gebrekkige probleemanalyse

Deze keuze voor een ongeschikte maatregel is het directe en onvermijdelijke gevolg van een doelbewust bekrompen probleemanalyse. Zoals de eigen illustraties van de gemeente aantonen, is de verkeersproblematiek in Den Helder een causaal verband tussen de veerdienst, de mobiliteitsvraag van het Maritiem Cluster en de capaciteit van het achterliggende wegennet. In plaats van deze samenhangende oorzaken integraal aan te pakken, heeft u gekozen voor een extreme tunnelvisie, waarbij u één gevolg probeert te bestrijden met één inferieure maatregel. Het feit dat het gehele 'Mobiliteitsonderzoek' primair draait om het routeren van TESO-verkeer (zie de varianten A, B, C en D op p. 19), bewijst dat u de kernoorzaak erkent, maar weigert hiervoor een werkelijk integrale en duurzame oplossing, zoals door ons aangedragen in Deel IV, zelfs maar te onderzoeken.

De voorgestelde Ravelijnbrug is een maatregel die een marginale, tijdelijke winst biedt, maar faalt op de momenten van maximale operationele noodzaak. Het creëert een permanent risico op verkeersinfarcten, een risico dat door uw eigen adviseurs wordt erkend. Het lost de mobiliteit niet op maar verplaatst het probleem. Een dergelijke maatregel is fundamenteel ongeschikt in de zin van de Algemene wet bestuursrecht en kan een rechterlijke toetsing van de evenredigheid onmogelijk doorstaan.

2. De toets van noodzakelijkheid: Een suboptimaal resultaat door het negeren van superieure alternatieven

De voorgestelde maatregel doorstaat de toets van de noodzakelijkheid niet, omdat deze begint met een fundamentele denkfout: de framing van een

beheersbaar, lokaal fenomeen als een onoverkomelijke crisis. Voordat men überhaupt kan toetsen óf een maatregel noodzakelijk is, moet de vraag worden gesteld of de aard en omvang van het probleem een dergelijk ingrijpende en destructieve maatregel überhaupt rechtvaardigen. Het antwoord daarop is onmiskenbaar 'nee'.

Wij ontkennen niet dat de piekdruktes rond de TESO-veerdienst en de marinebasis voor hinder zorgen. Echter, dit zijn kortstondige, voorspelbare piekmomenten, geen structurele, dagvullende congestie zoals in de Randstad. De keuze om deze beheersbare hinder te framen als een verkeersinfarct dat een investering van vele tientallen miljoenen en de permanente vernietiging van leefomgeving en cultureel erfgoed rechtvaardigt, is de definitie van disproportionaliteit. De remedie is vele malen erger dan de kwaal. Vanuit dit perspectief wordt de rest van de noodzakelijkheidstoets een formaliteit die u onmogelijk kunt doorstaan:

- **Een schijnkeuze als bewijs:** Omdat de onderliggende problematiek beheersbaar is, is het logisch dat uw eigen 'Mobiliteitsonderzoek' concludeert dat de verkeerskundige "verschillen tussen de varianten klein" zijn (p. 27). U presenteert minimale variaties op een disproportioneel concept en biedt daarmee een schijnkeuze, geen werkelijke oplossing.
- **Het negeren van proportionele alternatieven:** Een logische en proportionele aanpak zou zijn om te starten met de minst ingrijpende maatregelen die passen bij de schaal van het probleem. Dit omvat de hiërarchie van oplossingen die u stelselmatig negeert:
 - **Effectieve, niet-infrastructurele sturingsmaatregelen** (geavanceerd verkeersmanagement, P&R-locaties).
 - **Strategische, integrale macro-oplossingen** (de 'Kooybrug-route', herpositionering TESO).
 - **Een fundamenteel superieure infrastructurale oplossing** zonder de fatale nadelen (een tunnel).

Door de aard van het probleem op te blazen tot een crisis, slaat u alle logische, proportionele stappen over en springt u direct naar de meest schadelijke optie. U heeft hiermee niet alleen uw zorgvuldigheidsplicht geschonden, maar het voor uzelf onmogelijk gemaakt de noodzakelijkheid van de Ravelijnbrug aan te tonen. Een maatregel die zo disproportioneel is ten opzichte van het daadwerkelijke probleem, kan een rechterlijke toetsing nooit doorstaan.

3. De toets van evenwichtigheid (belangenafweging): Een flagrante disproportionaliteit

De voorgenomen ruil is niet alleen onevenredig; deze is, na de voorgaande analyse, manifest onredelijk. De belangenafweging die u presenteert, is geen afweging tussen twee reële opties, maar een keuze tussen zekere, verwoestende schade en een volstrekt inferieur en onbetrouwbaar voordeel.

Laten we de weegschaal voor de laatste maal opmaken:

Aan de ene kant (de schade): U plaatst hier een onthutsende hoeveelheid zekere, permanente en onherstelbare schade.

Aan de andere kant (het 'voordeel'): U plaatst hier een voordeel dat bij elke toets verder is verdampt tot een illusie.

Een onredelijk ruil

Het 'voordeel':

- Een marginale, tijdelijke reductie van het totaal aantal voertuiguren (21-22%), voortkomend uit een maatregel die fundamenteel ongeschikt en onnodig is gebleken. Een 'winst' die niet alleen in het niet valt bij de immense schade, maar die, zoals uw eigen adviseurs erkennen, verdwijnt op het moment dat het er het meest toe doet en voortkomt uit een schijnkeuze tussen nagenoeg identieke, falende concepten.



Figuur C: Basisafbeelding weegschaal
Designed by Freepik

De schade:

- De aanval op de rechtszekerheid van honderden burgers.
- De vernietiging van een wettelijk beschermde en voor klimaatadaptatie cruciale groenbuffer.
- De aantasting van het woongenot en de gezondheid door geluidsoverlast en de nabijheid van een verkeersader.
- De waardedaling van ons eigendom.
- De vernietiging van nationaal cultureel erfgoed.
- De ondermijning van de nautische veiligheid.
- En, zoals aangetoond in de geschiktheidstoets, de introductie van een permanent en onbeheersbaar operationeel risico op een verkeersinfarct op de meest cruciale momenten.

De conclusie van de weging is onontkoombaar: U vraagt ons een permanente, veelzijdige en onherstelbare prijs te betalen, niet voor een werkelijke oplossing, maar voor het bestendigen van een conflict, verpakt als een marginale, onbetrouwbare en tijdelijke 'winst'. Dit is geen belangenafweging meer, dit is het opofferen van de belangen, de gezondheid en de rechtszekerheid van burgers voor een falend project.

4. In strijd met het Europees recht

Hoewel een directe toetsing complexer is, kunnen de volgende kaderstellende Europese richtlijnen relevant zijn in een eventuele procedure:

- **Richtlijn betreffende de milieueffectbeoordeling (mer-richtlijn):** Voor een project van deze omvang is een zorgvuldige effectbeoordeling vereist, waarin fundamenteel onderscheidende alternatieven, zoals door ons uiteengezet in Deel IV, punt 5, serieus worden onderzocht. Het kunstmatig beperken van de scope van de alternatievenstudie, waarbij zelfs een strategische oplossing als een vaste oeververbinding naar Texel wordt genegeerd, is in strijd met de geest van deze richtlijn.
- **Verdrag van Aarhus:** De wijze waarop de participatie is vormgegeven, met jarenlange uitsluiting en schijninspraak, is een schending van het fundamentele recht op inspraak in milieuaangelegenheden.

De voorgestelde plannen zijn niet alleen onwenselijk, maar vormen een complex van juridische en procedurele fouten die getuigen van een fundamenteel onzorgvuldige voorbereiding, een ondeugdelijke motivering en een manifest onredelijke belangenafweging. Elk besluit dat op deze grondslag wordt genomen, zal een juridisch wrak zijn, dat een onvermijdelijke rechterlijke toets niet zal doorstaan.

Deel VI: Conclusie, formele eisen en aankondiging van rechtsmiddelen

Samenvattend is de conclusie onontkoombaar en verwoestend: het gehele traject rond de Ravelijnbrug is geen ongelukkige samenloop van omstandigheden, maar een schoolvoorbeeld van een bewust onzorgvuldig en falend overheidsproces.

- Het proces is onrechtmatig, door de systematische uitsluiting van de meest direct getroffen belanghebbenden.
- De bestuurlijke integriteit is geschonden, door het negeren van formele contactverzoeken en het voeren van een schijn dialoog.
- De probleemanalyse is fundamenteel gebrekkig, door een bewust beperkte, vooringenomen scope die superieure alternatieven negeert en die leidt tot een schijnoplossing die de eigenlijke bereikbaarheidsvraagstukken niet oplost, maar slechts de overlast verschuift naar de Boatex.
- De voorgestelde plannen zijn inhoudelijk onverdedigbaar en in bewuste strijd met wettelijke normen en het vigerende (tijdelijke deel van het) omgevingsplan, zoals uw eigen adviseurs reeds hebben vastgesteld.
- De voorgenomen besluitvorming is in strijd met de meest fundamentele beginselen van behoorlijk bestuur.

Het gehele project is onherstelbaar besmet en heeft elke bestuurlijke en maatschappelijke legitimiteit verloren. Elk besluit dat op basis van dit ondeugdelijke traject wordt genomen, is per definitie niet slechts juridisch kwetsbaar, **maar manifest onrechtmatig en vernietigbaar. Het is een micro-"oplossing" voor een macro-"probleem".**

Wij moeten u er in dit stadium formeel op wijzen dat deze zienswijze is opgesteld op basis van de op dit moment beperkt beschikbare informatie. Wij hebben op 30 juli 2025 drie omvangrijke WOO-verzoeken ingediend bij de gemeente Den Helder (waarvan één is doorgestuurd naar de provincie Noord-Holland).

Gezien het feit dat de besluitvorming op deze verzoeken nog niet is afgerond, handhaven wij ons expliciete en onvoorwaardelijke voorbehoud van het recht tot aanvulling en wijziging van deze zienswijze. Zodra de informatie uit de WOO-procedures beschikbaar komt, zullen wij deze analyseren en een aanvullende zienswijze indienen. Wij zijn van oordeel dat elke formele besluitvorming over dit project onzorgvuldig en juridisch kwetsbaar is, zolang deze essentiële informatie niet is meegewogen en wij niet in de gelegenheid zijn gesteld onze zienswijze te completeren.

Daarom eisen wij, en verzoeken wij u niet slechts, formeel om:

1. De onmiddellijke en definitieve staking van het huidige project en het intrekken van alle drie de voorgestelde varianten (7, 8 en 12).
2. Het instellen van een volledig nieuw, onafhankelijk en in scope onbeperkt onderzoek naar de duurzame integrale bereikbaarheids-, leefbaarheids- en veiligheidsproblematiek van Den Helder en de regio. Dit onderzoek dient minimaal een volwaardige, onbevooroordeelde analyse te bevatten van:
 - a. Superieure infrastructurele alternatieven, inclusief een tunneloplossing onder het Nieuwe Diep (met analyse van Defensie-investeringen) en een vaste

oeververbinding naar Texel (met analyse van Europese financieringskansen).

b. Integrale macro-oplossingen, zoals de 'Kooybrug-route' en aanpassingen aan de Zuidpoort-route en de ontsluiting van Julianadorp.

c. Niet-infrastructurele maatregelen conform het STOMP-principe, zoals geavanceerd verkeersmanagement en modal shift.

d. De strategische (her)positionering van de TESO-terminal.

Dit alles dient te worden onderbouwd met een integrale maatschappelijke kosten-batenanalyse waarin alle maatschappelijke kosten en baten eerlijk worden meegewogen.

3. Het opzetten van een authentiek en wettelijk verplicht participatietraject, dat voorafgaat aan de start van het nieuwe onderzoek.
4. Een formele, puntsgewijze en deugdelijk onderbouwde schriftelijke beantwoording van deze brief, waarin u concreet en juridisch ingaat op de in de voorgaande delen genoemde fundamentele gebreken.

1. Formele kennisgeving en eis tot notificatie

Gelet op de hierboven uiteengezette, fundamentele gebreken en onze positie als direct belanghebbenden, stellen wij u hierbij formeel in kennis van het feit dat wij elke verdere besluitvorming die voortbouwt op de huidige, falende studie, als onrechtmatig beschouwen. Wij eisen op grond van het zorgvuldigheidsbeginsel (art. 3:2 Awb) en het recht om gehoord te worden, dat wij vanaf heden formeel en schriftelijk op de hoogte worden gesteld van alle verdere stappen en (voorbereidings)besluiten in dit dossier. Dit omvat, maar is niet beperkt tot:

- Elke aankondiging van een formele terinzagelegging van een ontwerp-omgevingsplanwijziging of ontwerp-omgevingsvergunning.
- Elk voornemen tot het aanvragen van adviezen of het uitvoeren van aanvullende onderzoeken (zoals akoestische onderzoeken of een mer-beoordeling).
- Elke bestuurlijke of ambtelijke bijeenkomst waarin de voortgang of wijziging van de plannen wordt besproken en waarvoor publieke documentatie beschikbaar komt.

Deze eis dient om ons in staat te stellen tijdig en adequaat gebruik te maken van onze wettelijke rechten om zienswijzen in te dienen en bezwaar of beroep aan te tekenen. Het niet voldoen aan dit verzoek zal in een eventuele procedure worden aangevoerd als bewijs van een onzorgvuldige en onbehoorlijke voorbereiding van besluiten.

Aankondiging van rechtsmiddelen

Wij zullen niet aarzelen om tegen elk formeel besluit dat op de huidige grondslag is gebaseerd – of dit nu een wijziging van het omgevingsplan of een omgevingsvergunning betreft – alle beschikbare bestuursrechtelijke en, indien nodig, civielrechtelijke rechtsmiddelen in te zetten om onze belangen en de bescherming van onze leefomgeving veilig te stellen.

Wij verzoeken u ons binnen een redelijke termijn, zoals die op grond van de beginselen van behoorlijk bestuur mag worden verwacht, een deugdelijke, inhoudelijke reactie op deze brief te doen toekomen. Wij wijzen u erop dat het uitblijven van een dergelijke reactie door ons zal

worden beschouwd als aanvullend bewijs van de onzorgvuldige wijze waarop u in dit dossier handelt.

Wij stellen u er tevens van in kennis dat wij reeds juridisch advies inwinnen en vervolgstappen voorbereiden. Uw reactie zal bepalend zijn voor de verdere inzet daarvan. Wij overwegen tevens nadrukkelijk om dit volledige dossier, inclusief uw reactie, voor te leggen aan de Nationale Ombudsman en om de inhoud ervan te delen met de pers en alle politieke fracties in de gemeenteraad en Provinciale Staten.

Hoogachtend,

Namens het Bewonerscollectief Boatex,

gemachtigd door meer dan 280 huishoudens, bestaande uit o.a. de verenigde VvE's

De in deze brief verwoorde bezwaren worden breed gedeeld door vele andere bewoners van de Boatex.