



Nota van Beantwoording

**Zienswijzen ontwerp-omgevingsvisie
gemeente Den Helder “Koers op een
sterke thuishaven”**

Inleiding

De ontwerp-omgevingsvisie van de gemeente Den Helder “Koers op een sterke thuishaven” is op 28 maart 2023 door het college vastgesteld als ontwerp-structuurvisie en heeft tussen maandag 10 april 2023 en maandag 22 mei 2023 voor een periode van zes weken voor een ieder ter inzage gelegen.

Binnen de genoemde termijn zijn in totaal zestien zienswijzen naar voren gebracht. De zienswijzen worden hieronder één voor één weergegeven en van een antwoord voorzien. Wanneer een zienswijze is ingebracht door een natuurlijk persoon (of een groep natuurlijke personen zonder vertegenwoordigende rechtspersoon) is de zienswijze geanonimiseerd.

Behandeling zienswijzen

Zienswijze bewoners Theodorus Rijkershofje (geanonimiseerd)

Per brief van 14 mei 2023 hebben een aantal bewoners van het Theodorus Rijkershofje hun zienswijze ingediend.

Geachte leden van de raad,

Wij, bewoners van het hofje aan de Theodorus Rijkersstraat, nummer **geanonimiseerd**, maken graag gebruik van de uitnodiging te reageren op de omgevingsvisie voor Den Helder.

In deze omgevingsvisie, deelvisie Stad binnen de Linie, lezen wij onder het kopje Dijkkwartier in de derde alinea het volgende:

Op de langere termijn (na 2030) liggen er kansen om ten westen en oosten van dit gebied de binnenzijde van de dijk verder te ontwikkelen.

De aangewezen zoekgebieden bieden de ruimte om bij aanhoudende vraag na 2030 extra ontwikkelingen aan de binnenzijde van de verhoogde en multifunctionele dijk uit te werken.

Wij denken dat deze tekst verwijst naar het bestaande plan over het Dijkkwartier waarover de bewoners van de hofjes medio 2022 zijn geïnformeerd. Graag brengen wij daarom bijgevoegde brief (onderstaand, red.) nogmaals onder uw aandacht.

Betreft: Toekomst hofjes Theodorus Rijkersstraat

31-10-2022

Geachte leden van de raad,

Naar aanleiding van diverse voorlichtingsbijeenkomsten over de ontwikkeling van

het Dijkkwartier, hebben wij als bewoners van het hofje aan de Theodorus Rijkersstraat, nummer **geanonimiseerd**, besloten u in gezamenlijkheid een brief te sturen. Door middel van deze brief willen wij onze ongerustheid naar voren brengen over het volgende:

Wij hebben in de voorlichting vernomen dat in het kader van de ontwikkeling van het Dijkkwartier en de daarbij behorende aanpassing van de dijk, sloop van de hofjes aan de Theodorus Rijkersstraat wordt overwogen.

Naast dat de bewoners van het hofje daar met zeer veel plezier wonen, vormen de hofjes een unieke locatie in Den Helder. De hofjes hebben een pittoreske uitstraling en zijn als beeldbepalend aangemerkt. Ook is de ontstaansgeschiedenis van de hofjes bijzonder te noemen.

Wij willen u dringend verzoeken de hofjes te behouden voor Den Helder en vernemen graag uw standpunt in deze kwestie.

Namens de bewoners,

Hoogachtend,

Geanonimiseerd

Beantwoording & conclusie

Wij danken de bewoners voor het indienen van hun zienswijze.

In de omgevingsvisie is het westelijke gedeelte van het Dijkkwartier, waar de woningen van het Theodorus Rijkershofje binnenvallen, opgenomen als zoekgebied voor ontwikkeling na 2030. Dit betekent concreet dat in dit gebied naar mogelijkheden voor (woningbouw)ontwikkeling gezocht kan worden, indien hier aanleiding toe is in de periode na 2030. In een eventuele uitwerking van het zoekgebied worden de bestaande situatie en de aanwezige waarden van het gebied, waaronder het beeldbepalende karakter van het hofje, als vertrekpunt genomen bij het afwegen of een ontwikkeling passend is en, zo ja, in welke vorm dit denkbaar is. De status als zoekgebied heeft dus geen consequenties voor het huidige gebruik.

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van de omgevingsvisie.

Zienswijze De Helderse Vallei

Per brief van 19 mei 2023 heeft Stichting De Helderse Vallei een zienswijze ingediend.

Geachte leden van de gemeenteraad Den Helder,

Graag reageer ik op de ontwerp-structuurvisie Omgevingsvisie. De afgelopen periode is de gebiedsvisie Mariendal en Donkere Duinen vastgesteld, waar ook de verwachte ontwikkelingen en

daarmee inspanningen vanuit de gemeente Den Helder zijn verwoord (oa ook middels de beheerplannen).

Ik verwachtte om die reden een verbinding tussen de visiestukken te vinden, dit is echter niet het geval; De Helderse Vallei valt in tekst en op de kaart buiten alle ontwikkelgebieden!

Als deze structuurvisie wordt vastgesteld, maak ik mij ernstig zorgen over de aandacht en ambtelijke tijd die dan nog aan de gebiedsvisie Mariendal en Donkere Duinen kan worden besteed. Ik kan mij niet voorstellen dat dit de bedoeling is.

Deelvisie Nieuw Den Helder

Op bladzijde 6 in de wordt in het tweede deel van de alinea over Donkere Duinen/Mariendal gerefereerd aan de campingterrein als barriere tussen de wijk en Donkere Duinen. Ik ben van mening dat dit terrein juist een overgangsgebied is tussen de wijk en het natuurgebied, en dat bij de toekomstige invulling van dit terrein, waar recreatiewoningen gepland zijn, niet op toegankelijkheid in te zetten, zoals hier gesteld wordt, maar op natuurbehoud. De aard van het terrein (enkele tientallen recreatieve woningen) brengt vanzelf toegankelijkheid en infrastructuur met zich mee. Wat niet vanzelf zal gaan, is de bescherming van de kwaliteit van de natuur en daarmee de recreatiewaarde van de Donkere Duinen.

Op bladzijde 8 wordt in de alinea over het Landje van Berts gesteld dat een landschappelijke ontwikkeling tot de mogelijkheden behoort. Maar hier wordt geen ambitie in geformuleerd en mogelijke ontwikkelingen zouden pas na 2030 plaatsvinden. Ik vind dit vreemd, want er wordt al vele jaren door verschillende partijen naar dit landje gekeken. Ik zou ervoor willen pleiten om de ontwikkeling van dit landje urgenter te agenderen.

Samengevat:

De Helderse Vallei wordt genoemd als belangrijk recreatiegebied voor de wijk Nieuw Den Helder, maar niet als belangrijke organisatie die een aantrekkelijke gemeente voor bewoners, ondernemers en bezoekers helpt realiseren. Waar wordt gesproken over gezondheid en gezond leven, verdient het werk van De Helderse Vallei een plek. En waar over een strategie richting kinderen wordt gesproken, is De Helderse Vallei ook een instrument daarin. Bij ontwikkelingen in de komende jaren verdient daarom De Helderse Vallei en het gebied Mariendal en Donkere Duinen met het aangrenzende Landje van Berts meer aandacht binnen deze structuurvisie.

Met vriendelijke groet,

Katelijne van Spronsen
Directeur bestuurder Stichting De Helderse Vallei

Beantwoording & conclusie

Wij danken Stichting De Helderse Vallei voor het indienen van haar zienswijze.

U geeft aan de verbinding tussen de omgevingsvisie en de opgestelde gebiedsvisie Donkere Duinen/Mariendal te missen. Dit is een bewuste keuze: als bovenliggende, richtinggevende visie voor de fysieke leefomgeving moet de omgevingsvisie een lange houdbaarheid hebben en kiezen we ervoor om uitwerkingen en

directe koppelingen met beleid (zoals in dit geval de gebiedsvisie) buiten de omgevingsvisie te houden. Dit doet niets af aan de status van de gebiedsvisie of de ambities die zijn uitgesproken voor het gebied. Ook het feit dat De Helderse Vallei/Mariëndal en Donkere Duinen niet expliciet worden aangeduid in de kaart onder Hoofdstuk 6 – Thematische uitwerking Ontwikkelingen betekent niet dat ontwikkelingen niet mogelijk/denkbaar zijn of geen aandacht van de gemeente hebben. We zien geen aanleiding om de omgevingsvisie op dit punt aan te passen.

Voor het campingterrein aan de rand van de Donkere Duinen stelt u dat een ontwikkeling vanzelf zal leiden tot toegankelijkheid en dat u in zou zetten op natuurbehoud. De mening dat ontwikkeling vanzelf leidt tot toegankelijkheid van de Donkere Duinen vanuit de wijk en vice versa delen wij niet. Er zijn veel voorbeelden van (recreatieve) ontwikkelingen die geen bijdrage leveren aan de toegankelijkheid van de omgeving. Deze ambitie zullen we dus blijven hanteren. Uw oproep om in te zetten op behoud van natuurwaarden zien we als een waardevolle aanvulling, naast de ambitie rondom toegankelijkheid. Deze ambitie voegen we toe aan de omgevingsvisie.

Wat betreft het Landje van Berts spreken we in de omgevingsvisie uit dat er kansen liggen om het gebied landschappelijk meer te verbinden met Mariëndal en de verbinding tussen de wijk en Mariëndal/De Helderse Vallei te versterken. Tegelijkertijd is ook geconstateerd dat het groene karakter van het gebied niet perse een andere invulling vraagt. Dit feit, in combinatie met de grote ontwikkelopgave die de komende jaren op de gemeente afkomt en een forse capaciteitsvraag met zich meebrengt, heeft geleid tot de afweging om het Landje van Berts op te nemen als zoekgebied na 2030. Uw zienswijze leidt niet tot een heroverweging van deze status.

Tenslotte geeft u aan dat De Helderse Vallei meer is dan enkel een belangrijk recreatiegebied voor de wijk Nieuw Den Helder, maar als duurzaamheids- en natuureducatiecentrum ook een belangrijke organisatie op diverse terreinen voor zowel onze inwoners als bezoekers. We hebben veel waardering voor het werk van De Helderse Vallei en vinden uw oproep om ook de waarde van De Helderse Vallei als organisatie te benoemen terecht. We vullen de omgevingsvisie aan met een passage over de waarde van De Helderse Vallei als duurzaamheids- en natuureducatiecentrum voor educatie, ontwikkeling en bewustwording op diverse gebieden.

Naar aanleiding van uw zienswijze wordt de omgevingsvisie op de volgende punten aangepast:

- Onder Hoofdstuk 10 Deelvisie Nieuw Den Helder, kopje Donkere Duinen & Mariëndal, hebben we in de eerste alinea (pagina 6) de waarde van De Helderse Vallei als duurzaamheids- en natuureducatiecentrum benoemd, als onderdeel van het recreatiegebied en de (recreatieve) voorzieningen in het gebied Donkere Duinen/Mariëndal.
- Onder Hoofdstuk 10 Deelvisie Nieuw Den Helder, kopje Donkere Duinen & Mariëndal, hebben we in de tweede alinea (pagina 6) de ambitie toegevoegd om bij ontwikkeling van het campingterrein in de Donkere Duinen in te zetten op behoud van natuurwaarden in de omringende beschermde natuur.

Zienswijze bewoner (geanonimiseerd)

Per brief van 1 mei 2023 heeft bewoner (geanonimiseerd) een zienswijze ingediend.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Graag uw aandacht voor het volgende:

De ontwerp-structuurvisie Omgevingsvisie - Gemeente Den Helder
Hoofdstuk 13 Deelvisie Huisduinen

Behoud vuurtoren 'De Lange Jaap'

De gietijzeren vuurtoren 'De Lange Jaap' is al sinds de ingebruikname in 1878 een beeldbepalend icoon voor Huisduinen en de rest van de gemeente. Met zijn hoogte van ruim 63 meter torent dit icoon letterlijk uit boven de Huisduinerpolder en de rest van de omgeving en domineert de vuurtoren de horizon. Dit feit wordt in het donker nog verder versterkt, wanneer de lichtsignalen van De Lange Jaap tot ver in de omtrek te zien zijn.

De vuurtoren hoort onmiskenbaar bij Huisduinen en haar natuurlijke omgeving en is niet weg te denken. Vanwege scheuren in de vloeren is de vuurtoren al lange tijd niet toegankelijk voor publiek.

In 2021 werd echter bekend dat door eigenaar Rijkswaterstaat scheuren zijn ontdekt in de wandpanelen, die ervoor zorgen dat de constructie mogelijk acuut onveilig is. Vanuit Rijkswaterstaat is erkend dat er eerder maatregelen hadden moeten worden genomen en wordt een uiterste poging gedaan om tot herstel van de vuurtoren over te gaan. De gemeente zet zich, net als veel inwoners, ondernemers en andere partijen, in voor behoud van de Lange Jaap en spant zich in om partijen te bewegen om tot oplossingen hiervoor te komen.

Voorstel: toevoegen

- a. alsmede het weer toegankelijk maken voor publiek van de Lange Jaap als toeristische attractie
- b. met mogelijk een bezoekerscentrum/vuurtorenmuseum.

Met vriendelijke groet,

Geanonimiseerd

Beantwoording & conclusie

Wij danken de bewoner voor het indienen van een zienswijze.

Wij leggen de focus in de omgevingsvisie op de ambitie om de Lange Jaap te behouden en daarmee ervoor te zorgen dat dit icoon voor Den Helder zichtbaar en daarmee beleefbaar blijft. Hoewel toeristische openstelling wellicht een aantrekkelijk perspectief is, zien we dit als een mogelijke uitwerking van de ambitie om de Lange Jaap te behouden en niet als zelfstandige ambitie in deze omgevingsvisie.

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van de omgevingsvisie.

Zienswijze bewoner (geanonimiseerd)

Per brief van 21 mei 2023 heeft bewoner (geanonimiseerd) een zienswijze ingediend.

Geacht college,

De wens van de eigenaren en gebruikers van de panden van het bedrijventerrein gelegen aan de Amerstraat is dat in de eventuele nieuwe plannen dit bedrijventerrein zal blijven bestaan. Tijdens een van de bijeenkomsten in het Wijkhuis van Nieuw Den Helder inzake omgevingsvisie Nieuw Den Helder heb ik in de zaal vanuit het publiek aan de stedenbouwkundige de heer E. Bindels zodoende de vraag gesteld hoe hij de toekomst ziet aangaande dit bedrijventerrein. De daaropvolgende bijeenkomst heeft de heer Bindels mij de toezegging gedaan (ook in de zaal) gedaan dat dit bedrijventerrein gerespecteerd zal blijven. Het spijt mij te moeten vaststellen dat zowel de vraag als het antwoord niet in de notulen zijn opgenomen zoals gepresenteerd op [ingesprek.denhelder.nl](https://www.ingesprek.denhelder.nl)

Graag uw reactie.

Met vriendelijke groet,

Geanonimiseerd

Beantwoording & conclusie

Wij danken de bewoner voor het indienen van een zienswijze.

We vinden het vervelend voor de indiener dat de gestelde vraag en het antwoord niet in de verslagen van de bijeenkomsten terecht zijn gekomen. Aangezien er geen woordelijk verslag is opgetekend van de fysieke participatiebijeenkomsten is het lastig om te garanderen dat alle opmerkingen vastgelegd zijn, maar de zienswijze geeft ons aanleiding om het participatieproces en de verslaglegging daarbinnen te evalueren en waar mogelijk te verbeteren. Inhoudelijk gezien is er aan de Amerstraat sprake van een aantal percelen met een bedrijfsbestemming. Deze bedrijvigheid is ondersteunend aan het naastgelegen centrumgebied, de Marsdiepstraat. Behoud van de bedrijfsbestemmingen in dit gebied past daarmee goed binnen de omgevingsvisie. Gezien de kleine schaal en het ondersteunende karakter aan het centrumgebied vormt de Amerstraat geen officieel afgebakend bedrijventerrein in de omgevingsvisie.

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van de omgevingsvisie.

Zienswijze bewoner (geanonimiseerd)

Per brief van 21 mei 2023 heeft bewoner (geanonimiseerd) een zienswijze ingediend.

Geacht college,

Het afwaarderen van de het gedeelte van de Nieuweweg gedeelte Fort Dirksz Admiraal zal te weeg brengen dat de Texelstroomlaan en Marsdiepstraat een hogere verkeersstroom te verwerken krijgen. Ik heb begrepen dat de verkeersstroom door Tuindorp bemoeilijkt zal worden. Het is aannemelijk dat via de Texelstroomlaan sluiproutes over Rijnstraat dan wel Noordzeestraat en Dollardlaan richting Marsdiepstraat zullen ontstaan. Dit is zeer onwenselijk.

Graag uw reactie.

Met vriendelijke groet,

Geanonimiseerd

Beantwoording & conclusie

Wij danken de bewoner voor het indienen van een zienswijze.

Bij het opstellen van de omgevingsvisie is de ambitie om het gedeelte van de Nieuweweg door Fort Dirksz Admiraal af te waarden naar voren gekomen als grote kans om het landschap en cultureel erfgoed van de Stelling Den Helder te versterken en een duidelijkere positie in de stad te geven. Hierbij is ook een check gedaan of dit verkeerskundig realistisch is. Dit lijkt het geval te zijn. Op het moment dat deze ontwikkeling verder wordt uitgewerkt zal nader onderzoek gedaan worden naar de effecten op verschillende vervoersstromen. Indien noodzakelijk of wenselijk kan dit vervolgens bijvoorbeeld leiden tot (verkeers)maatregelen. We zien geen aanleiding in deze fase om de ambitie uit de omgevingsvisie te verwijderen.

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van de omgevingsvisie.

Zienswijze bewoner (geanonimiseerd)

Per brief van 16 mei 2023 heeft bewoner (geanonimiseerd) een zienswijze ingediend.

Geachte lezer,

Daar ik heb deelgenomen aan de bewonersavond Nieuw De Helder, in het kader van de Omgevingsvisie heb ik met interesse kennisgenomen van de Omgevingsvisie van de gemeente Den Helder. Het verbaasde mij dat ik op de tekening in hoofdstuk 2 "Visiekaart & Centrale uitgangspunten" zag dat het gebied van de ATV Texelstroom, aan de Texelstroomlaan voor de heft is gearceerd met de opmerking "zoekgebied ontwikkelingen na 2030". Als lid van de ATV Texelstroom baart dit mij zorgen, gaat er na 2030 een deel van het complex verloren en moeten de leden hun hobby op een andere locatie voortzetten? Tijdens de bijeenkomsten in het wijkcentrum aan de Texelstroomlaan is niet gesproken over een ander gebruik van het volkstuincomplex. Kunt u mij aangeven wat de huidige bestemming is van het volkstuinen complex en wat de toekomstvisie is om dit gebied een mogelijke andere bestemming te geven.

Met vriendelijke groet,

Geanonimiseerd

Beantwoording & conclusie

Wij danken de bewoner voor het indienen van een zienswijze.

In de omgevingsvisie is het zuidwestelijke deel van het volkstuincomplex Texelstroom opgenomen als zoekgebied voor ontwikkeling na 2030. Dit betekent concreet dat in dit gebied naar mogelijkheden voor (woningbouw)ontwikkeling gezocht kan worden, indien hier aanleiding toe is in de periode na 2030. De status als zoekgebied heeft geen consequenties voor het huidige gebruik en de huidige bestemming. Er is ook geen sprake van een toekomstvisie op dit zoekgebied. Na 2030 kan er aanleiding zijn om het zoekgebied verder uit te werken. In een eventuele uitwerking van het zoekgebied worden de bestaande situatie en de

aanwezige waarden van het gebied (ontspanning en ontmoeting voor de tuinders, bron van vers, lokaal voedsel en groen en biodiversiteit voor de stad) als vertrekpunt genomen bij het afwegen of een ontwikkeling passend is en, zo ja, in welke vorm dit denkbaar is.

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van de omgevingsvisie.

Zienswijze bewoner (geanonimiseerd)

Per brief van 25 mei 2023 heeft bewoner (geanonimiseerd) een zienswijze ingediend. De zienswijze is eerder telefonisch aangekondigd en wordt daarmee beschouwd als binnen de termijn van ter inzage legging ontvangen.

L.S.,

Via media ben ik op uw ontwerp-omgevingsvisie geweest en is mijn interesse gewekt, waardoor ik de visie op uw website heb gevonden en bekeken.

Via het op uw website genoemde telefoonnummer (06-50086097) heb ik een verzoek om een afspraak gedaan voor een mondelinge reactie. Tot op heden heb ik nog niets gehoord, maar om de reactietermijn veilig te stellen wil ik nu alvast een zienswijze indienen die ik nog steeds graag mondeling wil toelichten.

Wij wonen sinds ca. januari 2022 in Den Helder en hebben voordien een aantal jaren gekampeerd in Juliandorp. In die jaren hebben wij Den Helder zien veranderen in positieve zin. Dit, samen met een aantal andere argumenten, heeft ons doen besluiten om een huis in Den Helder te kopen en hier naartoe te willen verhuizen. Wij hebben het inmiddels erg naar ons zin. Wel zijn ons een aantal zaken opgevallen die wij in het kader van deze zienswijze graag met u willen delen.

Stadsvernieuwing

Allereerst een paar opmerkingen inzake de stadsvernieuwing. Wij vinden dat er veel goede zaken zijn gedaan, maar vinden het inmiddels enigszins eentonig worden; de meeste projecten worden door de woningstichting Den Helder gedaan, maar zij lijken een voorkeur te hebben voor een bepaalde programmering van de nieuwbouwprojecten en materialisatie. Er worden veel vergelijkbare projecten in de binnenstad gedaan uitgevoerd in baksteen, waardoor er helaas toch een nieuwe eentonigheid ontstaat. Diversificatie in programmering en uitvoering kan een veel levendiger en daarmee duurzamer resultaat opleveren. Kijk en vergelijk ook eens met andere succesvolle historische binnensteden in ons land, want beter goed gejat dan slecht bedacht.

Vervolgens krijgen wij het gevoel dat de vernieuwing van Den Helder toe raakt aan een nieuwe fase; niet uitsluitend meer de focus op de binnenstad, maar meer een focus op de stad als een samenhangend geheel. Een mooi voorbeeld hiervan is bijvoorbeeld onze eigen woonomgeving.

Zo is de voorkant van ons pand gelegen aan de Zuidstraat, die straat heeft samen met de Binnenhaven de status 'beschermde stadsgezicht'. Iets anders dan gedoe met de welstandscommissie ten tijde van onze aanvraag omgevingsvergunning, hebben wij er verder nog niet van gemerkt. Kennelijk beoogt deze beschermde status dit stuk van de stad te behoeden voor verdere verloedering, maar een actief beleid ter verbetering van dit deel van de stad is er niet. Zo lijkt er geen

actief handhavingsbeleid te zijn ten aanzien van pandeigenaren die hun bezit verwaarlozen en zo bijdragen aan de verloederding. Helaas heeft dit deel van de stad nog niet het 'wow'-effect als je via de N250 binnenkomt, terwijl de potentie er wel is!

Gebiedsbenadering

Derhalve stel ik voor dat dit gebied als entree tot de stad via de N250, alsmede als aanloop naar de binnenstad meer aandacht en waardering krijgt die het verdient. Bovenstaande geldt ook ten aanzien van de Flaneerkade. Deze kade ligt er, maar heeft niet de functie die de naam suggereert. Hoewel er (toeristen)schepen aanmeren en wandelaars gebruik maken van de kade, heeft de kade nog niet het bruisende karakter dat de naam doet vermoeden. Persoonlijk zou ik als toerist in verwarring raken als ik met de boot hier aanleg: 'Waar ben ik, en waar moet ik naar toe?'

De kade zelf heeft geen faciliteiten om de ontvangst van toeristen te bestendigen; er is geen horeca of winkels, nog aan de Zuidstaat-Binnenhaven zijn er zaken die het hart van de verse toerist sneller doen kloppen. Ook bewegwijzering ontbreekt, zodat er met regelmaat toeristen met de fiets op de N250 belanden en onbedoeld voor onveilige situaties zorgen voor zichzelf en het overige verkeer. Ook hiervoor geldt onze eerdere opmerking: beschouw het gebied Binnenhaven-Zuidstraat-Flaneerkade als een integraal geheel en als aanloopgebied naar de rest van de (binnen)stad.

Overigens doet de Flaneerkade het wél heel goed als fietssnelweg van en naar de Marinehaven, maar dat is waarschijnlijk niet de inbreng die u zoekt.

Water is magic!

Dat er in potentie 'goud' in het gebied verscholen zit blijkt ook uit het Helders Kanaal dat evenwijdig aan bovengenoemd gebied ligt. Het hoeft geen betoog dat een gracht in een (historische) binnenstad magisch is. De magie van de grachtengordel in Amsterdam is u ongetwijfeld bekend, alsmede hebben steden als Zaandam en Utrecht de afgelopen jaren actief weer grachten aan hun binnenstad toegevoegd.

Helaas wordt de potentie van het Helders Kanaal als kwalitatief onderdeel van de binnenstad van Den Helder onvoldoende benut. Ook hiervoor geldt dat actiever deze kwaliteit ontsloten kan worden, alsmede verbeterd zodat het in de toekomst een kwalitatief sterkt punt is van de Helderse Binnenstad. Dit gaat onder andere over een kritischere blik ten aanzien van de bebouwing langs het Helders Kanaal. Begin door ook dit gebied toe te voegen aan het beschermd stadsgezicht. Deze beschermde status kan vervolgens worden versterkt door een actief handhavingsbeleid en eventueel subsidies voor verbetering van de voorgevels.

Nodig mensen ook uit dat zij niet alleen verblijven in het Stadhart en Willemsoord, maar ook langs het Helders Kanaal willen 'zwerven' en wellicht via de haven weer terug willen komen op Willemsoord of de Binnenstad. Den Helder heeft zoveel verschillende gezichten te bieden in een betrekkelijk kleine omgeving!

Daarnaast kunnen beiden waterlopen, Boerenverdriet-Koopvaarders Binnenhaven en het Helders Kanaal prima plekken zijn voor activiteiten. Zo is er recent een zonnenbotenrace op het Boerenverdriet geweest, meer activiteiten zijn mogelijk. Denk bijvoorbeeld aan roei- of zwemevenementen (grachten-zwemtocht, roeiwedstrijden).

N250

De provinciale weg N250 is wel een verhaal apart, waarover de omgevingsvisie te weinig zegt in relatie tot de aanwezigheid en het belang van deze weg in de stad. In het hoofdstuk 4 van het concept van de omgevingsvisie wordt er slecht één paragraaf aan gewijd. Wel noemt u een paar goede zaken, zoals ontmenging van verkeer op de drukste punten en de mogelijkheid van een transferium op Kooypunt. Graag doe ik nog een paar aanvullingen.

Gemiddeld genomen valt de verkeersdrukke aan de Zuidstraat nog mee, de Binnenhaven is drukker door de aan- en afvoer van verkeer voor de Marinehaven. Wel is er overlast door te hard rijden en verkeer van en naar de Teso veerboot. Eén oplossing voor deze weg is er niet, er zijn meerdere deeloplossingen denkbaar, waarbij er vooral ook samengewerkt moet worden met meerdere stakeholders zoals de Provincie Noord-Holland, het ministerie van defensie en de Teso. Graag doe ik u de volgende suggesties:

- Het 'ontmengen' van verkeersstromen begint bij knooppunt Kooypunt. Er kan meer verkeer via Oostoever geleid worden naar de haven, Marinehaven en de Teso-boot;
- Verleg de status van provinciale weg naar Oostoever en de weg door het havengebied;
- Ter hoogte van knooppunt Kooypunt en Den Helder Airport kan naast een transferium ook een 'bufferplaats' worden ingericht. Verkeer dat niet of niet direct naar de stad of de Teso-boot hoeft, kan hier opgevangen (gebufferd) worden. Het voordeel van bufferen is tevens dat verkeer meer gedoseerd naar de stad doorrijdt en het bufferen niet in de stad plaats vindt in de vorm van filevorming op de N250 tot en met de Teso-boot;
- Bufferen (wachten op doorreis) bij Kooypunt en de luchthaven kan ook gefaciliteerd worden doordat er ook wat te beleven valt rondom de luchthaven (vergelijk het marinemuseum op Willemsoord, uitleg over de Waddenzee of de offshore) en een stuk horeca. Leisure toevoegen aan dit gebied levert gelijk weer een extra belevingspunt op voor Den Helder;
- Bufferen kan met name ook gefaciliteerd worden doordat tickets voor de Teso-boot voortaan vanaf Kooypunt worden verkocht. Pas na de aankoop van een ticket kan er doorgereisd worden naar de boot;
- Ook kan er vooraf via internet een 'slot' (vastgelegde datum en tijdstip) voor een reis met de Teso-boot worden gereserveerd, waardoor vooraf de toestroom naar de Teso-boot op drukke momenten al meer gereguleerd wordt;
- Het belang van Kooypunt als verkeersknooppunt en transferium kan ondersteund worden door de aanleg van een extra NS-station 'Kooypunt'.

Verbinding thema's

Wat uw ontwerp van de omgevingsvisie mist is een verbinding van unieke thema's van de stad. Zo heeft Den Helder als één van de weinige steden in Noord-Holland nog de mogelijkheid om woningen te realiseren. Gebruik de programmering van het bouwprogramma als onderdeel van de gewenste economische activiteit; om nieuwe bedrijvigheid te entameren kan de aanwezigheid van voldoende en passende woningen voor de medewerkers een belangrijk argument zijn!

Door de aanwezigheid van goede infrastructuur, weg, water, lucht en spoor heeft Den Helder binnen de provincie een unieke propositie. Deze fraaie combinatie kan in ieder geval gevestigd worden door Den Helder te beschouwen als 'dé stad van de Noordkop'.

Ook de verbinding van andere unieke thema's rondom de stad vindt te weinig plaats:

- ✓ Den Helder als vertrekpunt voor het beleven van Unesco werelderfgoedgebied de Waddenzee;
- ✓ Den Helder als hoofdstad van het grootste aaneengesloten bloembollengebied van Europa (wereld?).

Deze alinea samenvattend blijkt uit het ontwerp van de omgevingsvisie ook geen verbinding van Den Helder als onderdeel van de Noordkop en de provincie Noord-Holland. De stad, haar woningvoorraad en bedrijvigheid, haar leisure en andere

functies kunnen allemaal beschouwd worden in relatie tot andere plaatsen en gebieden in de omgeving. Naast een aantal unieke proposities, b.v. de ligging aan de Waddenzee, kunnen unieke proposities ook verworven worden door anders of complementair te zijn aan andere plaatsen en gebieden. Zo kan de havenactiviteit bijvoorbeeld afgestemd worden en ver-
bijzonderd worden ten aanzien van de andere havens in de provincie. Het vollopen van de Metropoolregio Amsterdam (MRA) voor allerlei functies kan een kans zijn in verband met uitwijkgedrag van bedrijven en consumenten.

Hopelijk zijn bovenstaande suggesties een positieve inbreng in de omgevingsvisie, waarbij ik deze en andere thema's graag nog uitgebreider met u bespreek. Hiervoor ben ik bereikbaar op telefoonnummer 06-21302020. Graag zie ik uw uitnodiging tegemoet.

Met vriendelijke groet,

Geanonimiseerd

Beantwoording & conclusie

Wij danken de bewoner voor het indienen van een zienswijze.

We vinden het ontzettend fijn om te horen dat u de stad in positieve zin heeft zien veranderen en vrij recent ook heeft besloten om in Den Helder te komen wonen. Uw positieve kijk op de kansen voor de stad en de regio viel ons ook op in uw zienswijze. Veel van uw ideeën en voorstellen betreffen echter met name de na-
dere uitwerking van de omgevingsvisie, bijvoorbeeld in projecten en concrete ontwikkelingen. Wij willen u daarom graag wijzen op de mogelijkheden om mee te praten en te denken bij verschillende (gebieds)ont-
wikkelingen, zoals:

- De ontwikkeling van het Maritiem Cluster (ontwikkeling zeehaven, luchthaven, N250 en bedrijventer-
reinen Kooypunt, Oostoever en Kooyhaven (gemeente Hollands Kroon)).
- De stedelijke vernieuwing in het Stadshart
- De verdere ontwikkeling van Willemsoord en De Stelling
-

Uw ideeën en enthousiasme voor de stad kunnen hier waarschijnlijk meer tot zijn recht komen, zodat u op deze wijze kunt bijdragen aan volgende positieve stappen voor Den Helder.

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van de omgevingsvisie.

Zienswijze Erfgoedvereniging Heemschut

Per brief van 15 mei 2023 heeft Erfgoedvereniging Heemschut een zienswijze ingediend.

Geachte College,

Op de ter inzage liggende ontwerp-omgevingsvisie geven wij graag onze zienswijze.

Inleiding

Het is een lijvig document geworden waar de gemeente veel energie in heeft gestoken. De verschillende participatie trajec-
ten getuigen hier ook van. Het document telt in totaal 175 bladzijden (zonder bijlagen), maar kenmerkt zich helaas door

een wisselende kwaliteit. Het blijft onduidelijk welke keuzes gemaakt worden en op welke manier op uitvoering van initiatieven gestuurd gaat worden. Door de grote omvang, verdeeld over vele hoofdstukken, ontstaat een versnipperd beeld en is het niet helder wat de kernwaarden zijn waar Den Helder op stuurt en waar initiatiefnemers wel en niet rekening mee moeten houden.

Deelgebieden

In Stad binnen de Linie is veel aandacht voor Willemsoord. De verdere-ontwikkeling van dit gebied moet passend zijn binnen het cultuurhistorische karakter van deze unieke locatie. Er wordt echter nergens aangegeven welke cultuurhistorische waarden worden meegenomen en op welke wijze dat wordt gedaan.

De plannen voor Nieuw Den Helder zijn erg algemeen omschreven. Graag zouden wij zien dat de cultuurhistorische waarden van architectuur uit de Wederopbouw een gepaste bescherming krijgen en de Post '65 waarden concreet onderzocht gaan worden.

De focus voor De Schooten ligt op het toekomstbestendiger maken van de openbare ruimte en de woningvoorraad, het verbeteren van en inzet op het aantrekkelijker maken van het centrum van de wijk. Wij zouden graag zien dat de aanbevelingen uit het Rapport Wederopbouw overgenomen worden in de omgevingsvisie, zodat de belangrijkste kenmerken bescherming in het omgevingsplan zullen krijgen. Dat geldt ook voor de Boatex buurt.

In de deelvisie Julianadorp (en Het Koe gras) ontbreekt een cultuurhistorische inventarisatie. Dat vraagt om nader onderzoek naar aanwezig erfgoed en mogelijke gemeentelijke monumenten en beeldbepalende panden.

Voor Huisduinen kiest de gemeente voor ontwikkeling op een passende en kleinschalige wijze, waarbij een hoge kwaliteit leidend is. In de visie ontbreekt een beschrijving wat onder kwaliteit wordt verstaan en hoe dat bereikt of verbeterd zal worden.

De visie

Er is weinig aangegeven over het behoud van het cultureel erfgoed. Het cultureel erfgoed en de historische context dient de drager te zijn van alle ontwikkelingen. Dat is in het belang van het zichtbaar houden van de geschiedenis, het versterken van de identiteit en omgevingskwaliteit en is ook in economische zin van betekenis.

Uitwerking Erfgoed, identiteit en omgevingskwaliteit

Het ontwerp is verdeeld in meerdere thematische uitwerkingen, deelvisies en een gebiedsbiografie. Het ontbreekt echter aan een uitwerking op het gebied van erfgoed, identiteit en omgevingskwaliteit waarin de effectuering van dat beleid beschreven staat. De erfgoed nota kan samen met de welstandsnota een goede basis vormen voor een thematische uitwerking of deelvisie 'Identiteit' die naadloos in de gekozen opzet past en veel meer houvast zou geven. Erfgoed is meer dan het aanwijzen en behouden van monumentale objecten. Het doel van erfgoed is dat overal de identiteit van de leefomgeving afgelezen en ervaren kan worden, nu en in de toekomst. Om het cultureel erfgoed te borgen in de ruimtelijke ordening zal het DNA van de gemeente in alle ontwikkelingen actief onderdeel moeten zijn van het omgevingsbeleid, het omgevingsplan en de omgevingsprocessen. Die doorwerking ontbreekt in dit ontwerp.

Doorwerking

De nota bevat heel veel beleid, maar weinig opvattingen en aanknopingspunten over de wijze waarop de gemeente denkt de doelen te kunnen bereiken. Dat gaat niet alleen over projecten die de gemeente zelf uitvoert, maar ook over een visie op hoe initiatiefnemers kunnen weten wat van hen verwacht wordt. Nu de verwachting is dat er minder vergunningen zullen worden afgegeven, is het van belang dat initiatiefnemers weten op welke wijze ze rekening moeten houden met erfgoed, identiteit en omgevingskwaliteit. En hoe de gemeente toezicht wil gaan houden op uitvoering en de daarbij horende

participatie. Met name de doelstellingen op het onderdeel Erfgoed, identiteit en omgevingskwaliteit zijn onvoldoende concreet in de ontwerp visie om straks onvoldoende doorwerking in het omgevingsplan te hebben. Het instrument omgevingsprogramma is vanwege het zelfbindende karakter niet het juiste middel om sturing te geven aan externe initiatieven.

Gebiedsbiografie

De gebiedsbiografie geeft een algemeen overzicht van de gemeentelijke cultuurhistorie. De kernkarakteristieken en omgangsvormen krijgen echter geen vertaling in de visie. Hierdoor is het niet duidelijk op welke wijze de voornemens uit de biografie straks in het omgevingsplan zullen worden opgenomen. Het verdient aanbeveling om hier helder in te zijn. De verhalende opzet van de biografie leest als een prettige samenvatting. De omgangsvormen sluiten af met kansen en aanbevelingen. Deze aanbevelingen hebben verdere concretisering nodig. In de ontwerp omgevingsvisie is dit niet duidelijk als voornemen benoemd. Wij dringen er bij u op aan om goede inventarisaties van alle onderwerpen en in alle deelgebieden te maken en dit als voornemen op te nemen in de omgevingsvisie. In het beleidsplan cultureel erfgoed van 2017 staat dit voornemen eigenlijk al genoemd. Dit beleidsplan is naar ons oordeel nog niet uitgevoerd en slechts gedeeltelijk in de ontwerp omgevingsvisie opgenomen. Wij adviseren u dan ook de doelstelling van het volledige beleidsplan en bovenstaande opmerkingen ten aanzien van het cultureel erfgoed op te nemen in de uitwerkingen, deelvisies en gebiedsbiografie.

Tot slot

De visie lijkt te veel op een opsomming van thema's, zonder dat duidelijk gemaakt wordt hoe de gemeente uiteindelijk tot keuzes komt. Ook wordt onvoldoende inzichtelijk gemaakt op welke manier in de uitvoering de participatie ingevuld gaat worden en cultuurhistorie, identiteit en omgevingskwaliteit onderdeel van die uitvoering zijn. Door het adviesbureau Cultuur Historie is op 2 maart 2012 in uw opdracht het rapport Wederopbouw Den Helder 1945-1970 gepresenteerd. Wij adviseren u de daarin opgenomen waarde stellingen en aanbevelingen eveneens in de uitwerkingen op te nemen.

Graag blijven wij als Heemschut Noord Holland betrokken bij zowel de te nemen stappen voor de Omgevingsvisie, het Omgevingsplan en ontwikkelingen rond de omgevingskwaliteit.

Met vriendelijke groet,
Namens de commissie Noord-Holland

Elsa Gorter (secretaris)

Beantwoording & conclusie

Wij danken Erfgoedvereniging Heemschut voor het indienen van haar zienswijze.

In uw zienswijze benoemt u het risico op een versnipperd beeld, in verband met de grootte van het document en de verdeling over verschillende hoofdstukken. Daarnaast mist u cultureel erfgoed en historische context als dragers voor deze omgevingsvisie. Dit beeld wordt door ons niet gedeeld. In de tien centrale uitgangspunten staat de context van Den Helder (landschap, cultureel erfgoed en historische opbouw) centraal als basis en uitgangspunt voor verder ontwikkeling. De keuze voor uitwerking in gebiedsgerichte deelvisies zorgt ervoor dat de tien centrale uitgangspunten worden doorvertaald in doelen en ambities passend bij het deelgebied. Hiermee krijgt de visie meer detailniveau en hebben initiatiefnemers meer handelingsperspectief ten opzichte van de abstractere centrale uitgangspunten.

U stelt dat de omgevingsvisie initiatiefnemers onvoldoende duidelijk maakt wat er van hen wordt verwacht, onder andere ten aanzien van erfgoed en omgevingskwaliteit. Dit erkennen wij, voor zover de omgevingsvisie hierbij als zelfstandig document wordt bekeken. Om deze reden zetten wij in op de inzet van verschillende instrumenten in de beleidscyclus in onderlinge samenhang om onze doelen te bereiken. De omgevingsvisie is hierin richtinggevend op de hoofdlijnen van het gebruik, behoud, beheer en de ontwikkeling van de fysieke leefomgeving en gaat daarmee over alles in de fysieke leefomgeving, zonder dat alles volledig in de omgevingsvisie wordt uitgewerkt. Om dit verder uit te werken zien we met name een belangrijke rol voor de doorwerking van de omgevingsvisie in het omgevingsplan, waarin juist de kaders en juridische regels die iedereen binden in worden vastgelegd, en het omgevingsprogramma, waarin meer uitvoeringsgerichte aspecten (zoals de inzet vanuit de gemeente op cultureel erfgoed en omgevingskwaliteit) een plaats kunnen krijgen. Wij gaan er vanuit dat de omgevingsvisie in huidige vorm voldoende basis biedt om waarden op het gebied van erfgoed en omgevingskwaliteit te beschermen en kaders te geven voor een goede omgang hiermee door initiatiefnemers.

We zijn blij met de uitgesproken waardering voor de gebiedsbiografie, die een bijlage én belangrijke input voor deze omgevingsvisie vormt. De omgangsvormen zijn niet een op een in de omgevingsvisie vertaald, maar zijn voor een belangrijk deel richtinggevend geweest voor wat betreft de centrale uitgangspunten. De omgangsvormen bepalen hiermee voor een belangrijk deel de verdere ontwikkeling van de gemeente Den Helder. De kernkarakteristieken vormen belangrijke aanknopingspunten voor het bieden van historische context en een zorgvuldig behoud en gebruik van deze kenmerkende elementen. Voor veel kernkarakteristieken geeft de omgevingsvisie op hoofdlijnen ambities en doelen met betrekking tot behoud, beheer, gebruik en verdere ontwikkeling. Waar dit niet het geval is onderzoeken we hoe kernkarakteristieken kunnen worden opgenomen in het omgevingsplan, als juridisch kader voor de omgang hiermee.

De uitgesproken wens van Heemschut om betrokken te blijven bij stappen rondom de omgevingsvisie, het omgevingsplan en ontwikkelingen rondom omgevingskwaliteit in het algemeen wordt zeer gewaardeerd. We gaan hier graag met elkaar verder het gesprek over aan en zullen hiervoor contact met u opnemen.

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van de omgevingsvisie.

Zienswijze bewoner (geanonimiseerd)

Per brief van 21 mei 2023 heeft een bewoner (geanonimiseerd) een zienswijze ingediend.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Wij worden in de gelegenheid gesteld om tot en met 22 mei 2023 kennis te nemen van de ontwerp-structuurvisie Omgevingsvisie Den Helder. Indien nodig kunnen wij een zienswijze indienen op die ontwerp-structuurvisie. Met het schrijven van deze brief geven wij, bewoners van de Jolstraat te Den Helder, te kennen gebruik te willen maken van deze mogelijkheid. Het gaat hierbij specifiek over hoofdstuk 10 deelgebied Nieuw Den Helder en dan over pagina 8, het Landje van Berts. Sinds 1995 wonen wij in de Jolstraat en onze woning grenst aan het Landje van Berts, daarover is in de deelvisie opgenomen dat u voornemens bent om op het Landje van Berts enkele tot een (handvol) (recreatie) woningen toe te staan. De reden die hiervoor wordt gegeven is dat het gebied ontoegankelijk is en daarmee een barrière zou vormen tussen de wijk en de omgeving.

Het bevreemdt ons dat er enige jaren geleden door het bestuur van de gemeente Den Helder een lijst van locaties binnen de gemeente Den Helder is opgesteld, die uitgesloten zijn van woningbouwontwikkeling. Het landje van Berts is opgenomen in deze lijst. Ons inziens is er in de afgelopen jaren geen sprake van gewijzigde omstandigheden geweest, ons inziens blijft daardoor het Landje van Berts uitgesloten van woningbouwontwikkeling.

Daarnaast verbaast het ons dat het Landje van Berts, welke rijk is aan flora en fauna, door haar gunstige ligging aan natuurgebied Mariëndal, met haar groene karakter welke dagelijks vol is met vogels zou moeten wijken voor een (handvol) (recreatie) woningen. In de bomen langs de Doggersvaart wonen spechten, koekoeken en uilen, de bouw van woningen gaat ten koste van deze boombewoners. Laat het groene karakter van dit gebied zoals het is en jaag de rijke flora en fauna niet weg, maar koester deze groene omgeving.

Wij gaan ervan uit u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groeten,

Geanonimiseerd

Beantwoording & conclusie

Wij danken de bewoner voor het indienen van een zienswijze.

Er is geen sprake van een door het gemeentebestuur opgestelde lijst met locaties binnen Den Helder die zijn uitgesloten voor woningbouw. Bij het opstellen van de omgevingsvisie zijn in het kader van de grote woningbouwopgave alle (grotere) binnenstedelijke locaties afgewogen. Het Landje van Berts is in de omgevingsvisie opgenomen als zoekgebied voor ontwikkeling na 2030. Dit betekent concreet dat in dit gebied naar mogelijkheden voor ontwikkeling gezocht kan worden, indien hier aanleiding toe is in de periode na 2030. In een eventuele uitwerking van het zoekgebied worden de bestaande situatie en de aanwezige waarden van het gebied (landschappelijk, groen, natuur & biodiversiteit) als vertrekpunt genomen bij het afwegen of een ontwikkeling passend is en, zo ja, in welke vorm dit denkbaar is. De omgevingsvisie onderstreept daarbij dat een landschappelijke ontwikkeling de prioriteit heeft.

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van de omgevingsvisie.

Zienswijze bewoner (geanonimiseerd)

Per brief van 2 mei 2023 heeft bewoner (geanonimiseerd) een zienswijze ingediend.

Zienswijze landje van Berts

Ik heb een woning aan de Jolstraat, wat rechtstreeks naar het landje van Berts kijkt. Dagelijks komen er vele vogels vanaf het natuurreservaat richting het weiland. Grote groepen grauwe eenden komen om te grazen, maar momenteel zijn er twee witte knobbelzwanen op het veld.

Een zwaan broedt in de berm en de andere loopt rond op het veld. Deze locatie is uitermate geschikt om invulling te geven waarbij landschappelijke ontwikkeling voorop staat, waarbij de vogels uit het Mariëndal naar het landje kunnen trekken.

Deze locatie biedt de kans om het duinlandschap dichterbij de wijk Nieuw Den Helder te brengen en aansluiting te geven aan de naastgelegen Helderse Vallei

Mocht de gemeente overgaan tot bebouwing, wordt mijn woongenot geschaad. Denk hierbij het uitzicht, geluidsoverlast van aanbouw c.q. bewoning en verkeer. Om het landje te ontsluiten, via Zuid-Oost of via de Doggersvaart levert in beide gevallen een belasting op voor de verkeersveiligheid.

Geanonimiseerd

Beantwoording & conclusie

Wij danken de bewoner voor het indienen van een zienswijze.

Het Landje van Berts is in de omgevingsvisie opgenomen als zoekgebied voor ontwikkeling na 2030. Dit betekent concreet dat in dit gebied naar mogelijkheden voor ontwikkeling gezocht kan worden, indien hier aanleiding toe is in de periode na 2030. De omgevingsvisie onderstreept daarbij dat een landschappelijke ontwikkeling de prioriteit heeft, maar we sluiten een zeer kleinschalige ontwikkeling daarbinnen niet uit. In een eventuele uitwerking van het zoekgebied worden de bestaande situatie en de aanwezige waarden van het gebied (landschappelijk, groen, natuur & biodiversiteit) als vertrekpunt genomen bij het afwegen of een ontwikkeling passend is en, zo ja, in welke vorm dit denkbaar is. Ook de belangen vanuit de omgeving worden hierin meegenomen, want u stelt terecht dat een eventuele ontwikkeling gevolgen kan hebben voor u als omwonende.

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van de omgevingsvisie.

Zienswijze OVDH

Per brief van 18 mei 2023 heeft de OVDH (Ondernemers Vereniging Den Helder) een zienswijze ingediend.

Geachte college,

Namens de leden van de Ondernemers Vereniging Den Helder ontvangt u hierbij de zienswijze op de, door u ter inzage gelegde, Ontwerp Omgevingsvisie Den Helder “Koers op een sterke thuishaven”. Deze zijn puntsgewijs opgenomen.

1. Het, op een groot aantal punten, gedetailleerde Ontwerp Omgevingsvisie geeft een goed beeld hoe de gemeente Den Helder de toekomst van Den Helder vorm wil geven. Naast de elementen van een Omgevingsvisie draagt dit document ook veel aspecten van een Structuurvisie in zich. In algemene zin kan de Ondernemers Vereniging Den Helder (OVDH) zich dan ook vinden in dit Ontwerp Omgevingsvisie. Graag maakt de OVDH gebruik van de mogelijkheid via deze zienswijze een aantal opmerkingen te plaatsen bij dit Ontwerp. Hierbij stellen wij voor, in een gestructureerd overleg met het College van B&W voorafgaand aan besluitvorming in de gemeenteraad, deze zienswijze nader toe te lichten zodat eventuele aanpassingen op de definitieve versie van de Omgevingsvisie tijdig kunnen worden meegenomen in de uiteindelijke besluitvorming.

2. In het rapport “Elke Regio Telt” van de 3 adviesraden RLi, RVS en ROB (27 mrt 2023) wordt de regio Kop van Noord-Holland aangemerkt als een regio waarin een aantal aspecten worden belicht die ook aan de orde komen in het Ontwerp Omgevingsvisie. Daarbij wordt gesuggereerd om vanuit de betrokken regio’s een “kansenagenda” samen met bewoners en

ondernemers te formuleren die de basis kan vormen voor langjarige (financiële) ondersteuning vanuit de Rijksoverheid. Een referentie naar dit rapport in de Ontwerp Omgevingsvisie biedt de mogelijkheid om de genoemde aspecten in dit rapport naar de toekomst in de uitwerking/invulling van de Omgevingsvisie te adresseren v.w.b. (financiële) ondersteuning vanuit de Rijksoverheid.

3. In de inleiding (hfdstk 1) van het Ontwerp Omgevingsvisie wordt ingegaan op doel, ambities, kader en plangebied. In bijlage 4 (MER) wordt ingegaan op de effecten vanuit, Pagina 2 van 5 met name, milieu aspecten op het plangebied met een focus op de Natura 2000 gebieden(en de beperkte mogelijkheden voor ontwikkelingen in deze gebieden). Wat naar onze mening ontbreekt in deze inleiding is op welke wijze de uiteindelijke Omgevingsvisie de huidige Bestemmingsplannen adresseert en welke gevolgen dit heeft, of kan hebben, voor toekomstige ontwikkelingen en vergunning verleningen. Mogelijk kan hierover een nadere toelichting worden opgenomen.

4. De centrale uitgangspunten (hfdstk 2) worden voor een groot deel door de OVDH onderschreven. Wij benadrukken daarbij het belang om de genoemde “kansenagenda” in para 3 daadwerkelijk in te vullen teneinde ook de realisatie van een aantal van deze uitgangspunten/ambities mogelijk te maken.

De OVDH ziet met name verdere toeristische ontwikkeling, met name in het kustgebied, als een van de belangrijkste pijlers voor economische ontwikkeling voor zowel directe als indirecte arbeidsplaatsen en aantrekkelijkheid als gebied voor toeristen. De verblijfsrecreatie krijgt te weinig kans om zich goed te ontwikkelen. Dit dient naar onze mening sterker te worden aangezet in zowel uitgangspunten als thematische uitwerking.

In het belang van de stadsontwikkeling wordt eventuele verplaatsing van industriële activiteiten vanuit o.a. Westoever naar Kooypunt/Kooyhaven/Oostoever wordt, waar mogelijk en indien ondersteund vanuit de gemeente, onderschreven. De OVDH vraagt zich af of er voldoende bedrijfsterreinen blijven om te ondernemen. Echter, verplaatsing van zware industrie naar het (zee)havengebied wordt sterk in twijfel getrokken gegeven de beschikbare fysieke ruimte en zeer beperkte geluids/milieuruimte in dit gebied.

Ook de aanwezige veiligheidscontouren zijn een verdere beperking voor vestiging van nieuwe activiteiten in het zeehavengebied. Tenslotte heeft dit ook mogelijke consequenties voor de vastgestelde routes voor transport van gevaarlijke stoffen en uitbreiding van de bestaande vergunningen.

Zie tevens onze eerdere opmerking over het primair ruimte bieden in de zeehaven aan de huidige en toekomstige ontwikkeling van de Koninklijke Marine die zekerheid bieden voor de toekomst.

De OVDH is tevreden dat de discussie over uitbreiding van supermarkten en dergelijke op perifere detailhandelslocaties niet wederom opgerakeld wordt.

Wonen en woningbouw(tempo) is een belangrijke voorwaarde voor de verdere ontwikkeling van Den Helder. Het Ontwerp Omgevingsvisie biedt hiervoor veel aangrijpingspunten maar die moeten wel systematisch opgepakt worden.

De OVDH onderschrijft de noodzaak om Den Helder duurzamer en uiteindelijk energieneutraal te maken. Dit vraagt om begrip, samenwerking en het definiëren van haalbare doelen. De OVDH adviseert om de ambitie van de gemeente Den Helder om in 2040 energieneutraal te zijn bij te stellen naar de landelijke ambitie om dit in 2050 te realiseren. Zelfs 2050 is, gezien de vele hordes die moeten worden genomen en de kosten en tijd die dit met zich meebrengt, al zeer ambitieus. Bijstelling van de huidige ambitie zal ook de, al aanwezige, onrust bij de ondernemers en inwoners voor een groot deel wegnemen en biedt tevens de mogelijkheid om optimaal gebruik te kunnen maken van toekomstige technologische en andere ontwikkelingen.

In de eerste alinea onder het kopje “Grootschalige duurzame energie” (hfdstk 5) wordt de Nieuwe Haven genoemd als enige zoekgebied om deze grootschalige opwekking van duurzame energie te realiseren. Verder worden “verschillende belemmeringen vanwege Defensie en Luchtvaart” genoemd als blokkade voor plaatsing van windmolens in de gemeente. Beide opmerkingen roepen vragen op die niet worden beantwoord in de navolgende alinea’s van dit hoofdstuk en vragen verdere duiding.

Mobiliteit en Bereikbaarheid van en naar de Noordkop en meer specifiek Den Helder is een zeer belangrijk onderwerp voor de huidige en mogelijke toekomstige ondernemers. Dit beperkt zich niet alleen tot het spoor- en wegennet maar ook de toegankelijkheid van Den Helder via het water zijn van belang. In die zin ontbreekt in het Ontwerp Omgevingsvisie de wijze waarop de bereikbaarheid wordt bestendigd vanaf zee (met name via Schulpengat, Marsdiep, Texelstroom en Waddenzee).

V.w.b. het wegverkeer wordt de aanleg van de N77 en verbetering van de N9, N99 en N250 genoemd. Dit zijn onderwerpen die investeringen vragen van de Rijksoverheid en Provincie. De vele rapporten en onderzoeken hebben tot op dit moment niet geleid tot concrete verbeteringen. De OVDH dringt dan ook aan op het concretiseren van oplossingen en implementatie van uitkomsten van onderzoeken zoals het verbeteren van de veiligheid en de doorstroming op N9, N99 en verbeteren van de doorstroming op de N250.

De realisatie van een transferium in de buurt van Kooypunt voor gemotoriseerd Texel verkeer wordt, in ieder geval gedurende piekmomenten/vakanties, ondersteund. De OVDH zal in die zin actief meedenken in mogelijke verdere oplossingen die worden onderzocht en voorgesteld in de Ontwikkeling Maritiem Cluster. Den Helder moet goed bereikbaar blijven en de groei van het Texelse verkeer mag niet ten koste gaan van de ontwikkeling van Den Helder.

De genoemde ontwikkelingen op het gebied van versterking van het fietsnetwerk ziet de OVDH vooral in de context van toeristische ontwikkeling en woon-werkverkeer van inwoners van Den Helder. Voor een verdere verbetering van economisch gerelateerd verkeer biedt dit geen perspectief. Extra fietsverkeer in buurt van bedrijvigheid mag nooit leiden tot extra gevaar.

De OVDH onderschrijft het economisch belang en rol van de (zee)haven. In het Ontwerp Omgevingsvisie wordt echter, naar onze mening, het belang van de Koninklijke Marine in Den Helder als grootste werkgever en belangrijk voor zowel directe als indirecte arbeidsplaatsen in Den Helder onderbelicht. Met name de voorziene toekomstige ontwikkelingen binnen Defensie en Koninklijke Marine zullen een toename van arbeidsplaatsen tot gevolg hebben waarbij het verbeteren van leef-, woon-, en werkklimaat een extra impuls zal geven voor het kiezen van zowel huidige als toekomstige werknemers voor wonen in Den Helder. Daarnaast is met name high-tech onderhoud van de schepen van de Koninklijke Marine en de voorziene invulling van civiel-militaire samenwerking (het vormen van een maritime maintenance cluster) een zeer belangrijke pijler in het realiseren van een high-tech onderhoudscluster.

5. De deelvisie Maritiem Cluster geeft een beeld waaraan de gemeente denkt voor een mogelijke toekomstige ontwikkeling. Echter, naast de gemeente (en haar verbonden partij PODH) zijn ook Defensie/Koninklijke Marine en Provincie direct betrokken bij deze ontwikkeling die vele belangen van een aantal partijen moeten adresseren. Daarnaast is dit onderwerp nog volop in onderzoek op zowel het gebied van ruimtelijke inpassing van toekomstige militaire en civiele onderwerpen, waarbij het aspect mobiliteit/ bereikbaarheid een grote rol speelt.

Ook is onduidelijk op welke wijze de in ontwikkeling zijnde gemeentelijke Havenvisie relateert aan dit Ontwerp Omgevingsvisie. Waarbij opgemerkt dat de OVDH haar visie m.b.t. genoemde visie al heeft gegeven aan de opsteller van dit document.

Daarnaast is de vraag of, en zo ja op welke wijze, de uiteindelijke Omgevingsvisie kan worden bijgesteld als gevolg van andere keuzes in de Ontwikkeling Maritiem Cluster op het gebied van infrastructuur/gebiedsindeling, maatregelen waterveiligheid, keuzes Defensie/Koninklijke Marine en mobiliteit/bereikbaarheid.

In het kader van de gevraagde participatie gaat de OVDH graag, voorafgaande aan de behandeling/besluitvorming in de gemeenteraad, met het College van B&W in gesprek over een aantal in dit hoofdstuk genoemde onderwerpen zoals(niet uitputtend):

- a. Prioritering van ontwikkelingen in (zee)haven Den Helder;
- b. Opnemen van invulling Kooyhaven en gemaakte afspraken met Hollands Kroon in Ontwerp Omgevingsvisie;
- c. Noodzaak, invulling en gevolgen van een eventuele aanleg van een tweede vaarroute via Koopvaardersbinnenhaven, Bassin Willemsoord en Zeedoksluis;
- d. Bereikbaarheid (zee)haven Den Helder vanaf Noordzee en Waddenzee;
- e. Invulling complex Buitenveld en mogelijke gevolgen bereikbaarheid havengebied;
- f. Gevolgen bereikbaarheid van eventuele verplaatsing Moormanbrug;
- g. Verbeteren waterveiligheid (zee)havengebied en gevolgen voor infrastructurele aanpassingen en bereikbaarheid;

De OVDH stelt voor om bij de inleiding op het hoofdstuk Maritiem Cluster een duidelijke verwijzing op te nemen dat de ambitie van de gemeente Den Helder v.w.b. de toekomstige invulling van het havengebied en de (bredere) mobiliteit/bereikbaarheid mogelijk moet worden bijgesteld n.a.v. nadere besluitvorming in de Ontwikkeling Maritiem Cluster.

6. Zoals eerder aangegeven stelt het bestuur OVDH het op prijs om, voorafgaand aan besluitvorming in de Gemeenteraad Den Helder, nader met het College van B&W in gesprek te gaan over dit Ontwerp Omgevingsvisie om haar standpunten nader toe te lichten.

Namens het bestuur van de OVDH

Ing. P.P. Solkesz
Voorzitter

Beantwoording & conclusie

Wij danken OVDH voor het indienen van haar zienswijze.

Gezien de opbouw van uw zienswijze zullen we hieronder ook puntsgewijs hierop ingaan.

Onder punt 1 geeft u aan dat de OVDH zich in algemene zin kan vinden in de ontwerp-omgevingsvisie en stelt u voor om voorafgaand aan besluitvorming een overleg tussen het college en de OVDH te organiseren. We zijn blij met de uitgesproken steun van de OVDH voor de ontwerp-omgevingsvisie. We geven graag gehoor aan uw oproep en zorgen voor een afspraak voorafgaand aan besluitvorming.

Onder punt 2 stelt u voor om in de omgevingsvisie een verwijzing op te nemen naar het rapport 'Elke Regio Telt', om op onderdelen een koppeling te maken naar noodzakelijke (financiële) ondersteuning vanuit de Rijksoverheid.

We erkennen de waarde van het rapport 'Elke Regio Telt' om de behoefte aan ondersteuning vanuit de Rijksoverheid duidelijk te agenderen en zetten naar aanleiding van dit rapport in op structureel overleg met het Rijk om ons behoefte (en aanbod) onder het voetlicht te brengen. De omgevingsvisie is daarbij het lange termijn perspectief, met daarin de doelen en ambities waar Den Helder zich op richt in haar verdere ontwikkeling en waarin ons behoefte en ons aanbod duidelijk naar voren komt. Om tot uitwerking en realisatie van deze visie te komen hebben we de Rijksoverheid (en andere partners) heel hard nodig. Het rapport 'Elke Regio Telt' en de aanbevelingen hieruit kunnen een rol spelen om dit voor elkaar te krijgen. We zien echter geen meerwaarde om een expliciete verwijzing naar 'Elke Regio Telt' te maken in de omgevingsvisie, aangezien ons omgevingsvisie hier niet direct door beïnvloed wordt.

Onder punt 3 geeft u aan dat een toelichting wordt gemist welke invloed de omgevingsvisie heeft op huidige bestemmingsplannen en toekomstige ontwikkelingen en vergunningverleningen en wordt gevraagd of deze kan worden toegevoegd.

In hoofdstuk 14 – Doorwerking – vindt u een nadere toelichting hoe de omgevingsvisie doorwerkt in de andere beleidsinstrumenten onder de Omgevingswet, zoals het omgevingsplan, het omgevingsprogramma en het aanvragen en verlenen van omgevingsvergunningen. Deze toelichting is alvast toegespitst op de nieuwe Omgevingswet, die vanaf 1 januari 2024 van kracht zal worden. Onder het huidige kader, dat tot deze datum van kracht zal zijn, biedt de omgevingsvisie een kader voor (grootschalige) afwijkingen van het bestemmingsplan en is het richtinggevend bij het opstellen van nieuwe bestemmingsplannen. Bestaande bestemmingsplannen worden niet automatisch gewijzigd als gevolg van deze omgevingsvisie.

Onder punt 4 brengt u een aantal inhoudelijke vragen/bespreekpunten naar voren. Hieronder gaan we puntsgewijs in op de gestelde vragen/bespreekpunten.

De OVDH ziet met name verdere toeristische ontwikkeling, met name in het kustgebied, als een van de belangrijkste pijlers voor economische ontwikkeling voor zowel directe als indirecte arbeidsplaatsen en aantrekkelijkheid als gebied voor toeristen. De verblijfsrecreatie krijgt te weinig kans om zich goed te ontwikkelen. Dit dient naar onze mening sterker te worden aangezet in zowel uitgangspunten als thematische uitwerking.

We zijn het met u eens dat toeristische ontwikkeling flinke kansen biedt voor de gemeente Den Helder. Deze kansen zien we ook in het kustgebied, maar zeker ook in andere vormen van toerisme, zoals stedelijk toerisme en kleinschalig toerisme in het buitengebied. In de omgevingsvisie zetten we in op verdere ontwikkeling van alle drie deze pijlers. Het beeld dat verblijfsrecreatie onvoldoende kans krijgt om zich goed te ontwikkelen herkennen we niet. Er spelen verschillende grote initiatieven op het gebied van kusttoerisme, waarbij we met de initiatiefnemers in gesprek zijn om deze initiatieven te faciliteren. Op langere termijn is de vraag hoe nieuwe initiatieven zich verhouden tot opgaven die op de Duinzoom afkomen, zoals zeespiegelstijging/ruimte voor waterveiligheid, veranderingen in het landelijk gebied en natuur- en biodiversiteitsherstel. In de uitwerking van deze omgevingsvisie zal hier verder op ingezoomd worden.

In het belang van de stadsontwikkeling wordt eventuele verplaatsing van industriële activiteiten vanuit o.a. Westoever naar Kooypunt/Kooyhaven/Oostoever wordt, waar mogelijk en indien ondersteund vanuit de gemeente, onderschreven. De OVDH vraagt zich af of er voldoende bedrijfsterrainen blijven om te ondernemen. Echter, verplaatsing van zware industrie

naar het (zee)havengebied wordt sterk in twijfel getrokken gegeven de beschikbare fysieke ruimte en zeer beperkte geluids/milieuruimte in dit gebied.

Ook de aanwezige veiligheidscontouren zijn een verdere beperking voor vestiging van nieuwe activiteiten in het zeehavengebied. Tenslotte heeft dit ook mogelijke consequenties voor de vastgestelde routes voor transport van gevaarlijke stoffen en uitbreiding van de bestaande vergunningen.

Zie tevens onze eerdere opmerking over het primair ruimte bieden in de zeehaven aan de huidige en toekomstige ontwikkeling van de Koninklijke Marine die zekerheid bieden voor de toekomst.

De ontwikkeling in de vraag naar bedrijfsruimte op langere termijn is (evenals de vraag naar nieuwe woningbouw na 2030) onzeker. Daarom kiezen we voor twee gebieden (Burgemeester Ritmeesterweg en Westoever) in de omgevingsvisie om een zoekgebied wonen/werken na 2030 op te nemen, waarin afhankelijk van de vraagontwikkeling gekozen kan worden voor een van beide functies of een mengvorm (in verschillende verhoudingen). Hiermee houden we flexibiliteit met betrekking tot de beschikbaarheid van bedrijfsruimte/bedrijventerreinen. Het verplaatsen van zwaardere bedrijvigheid naar gebieden die verder van woongebieden ligt biedt mogelijk extra ruimte en biedt kansen om leefbaarheid en gezondheid in de stad positief te beïnvloeden. In de uitwerking van de omgevingsvisie zal gezocht worden naar de mogelijkheden hiervoor. In de zeehaven geven we, zoals geformuleerd in Hoofdstuk 5, prioriteit aan havengebonden activiteiten gericht op de twee nationale belangen waar de haven van Den Helder een bijdrage levert: nationale veiligheid/defensie en energietransitie. Indien de activiteit hier binnen past kan worden gekeken of deze kan worden ingepast, zowel fysiek als qua andere (milieu)beperkingen. Voor niet (direct) havengebonden activiteiten is het cluster Kooypunt, Oostoever en Kooyhaven (gemeente Hollands Kroon) de zoekrichting.

De OVDH onderschrijft het economisch belang en rol van de (zee)haven. In het Ontwerp Omgevingsvisie wordt echter, naar onze mening, het belang van de Koninklijke Marine in Den Helder als grootste werkgever en belangrijk voor zowel directe als indirecte arbeidsplaatsen in Den Helder onderbelicht. Met name de voorziene toekomstige ontwikkelingen binnen Defensie en Koninklijke Marine zullen een toename van arbeidsplaatsen tot gevolg hebben waarbij het verbeteren van leef-, woon-, en werkklimaat een extra impuls zal geven voor het kiezen van zowel huidige als toekomstige werknemers voor wonen in Den Helder. Daarnaast is met name high-tech onderhoud van de schepen van de Koninklijke Marine en de voorziene invulling van civiel-militaire samenwerking (het vormen van een maritime maintenance cluster) een zeer belangrijke pijler in het realiseren van een high-tech onderhoudscluster.

We herkennen ons niet in het beeld dat het belang van de Koninklijke Marine onderbelicht wordt in deze omgevingsvisie. Op verschillende plekken wordt het grote belang van de Marine voor Den Helder benoemd, bijvoorbeeld nadrukkelijk in Hoofdstuk 2 onder het Centrale Uitgangspunt 'De haven is de economische, sociaal-culturele en historische rode draad door Den Helder' en onder de kernsectoren van de lokale economie in Hoofdstuk 5. Naar aanleiding van uw zienswijze hebben we de tekst onder het Centrale Uitgangspunt 'De haven is de economische, sociaal-culturele en historische rode draad door Den Helder' nog iets verder aangescherpt, om het economische belang van de Koninklijke Marine tot op de dag van vandaag explicieter te maken. De kansen die investeringen in en toekomstige ontwikkelingen rondom Defensie en Koninklijke Marine voor Den Helder bieden onderschrijven we en in de omgevingsvisie zetten we stevig in op het creëren van extra (kade)ruimte in de haven om de ontwikkelingen te kunnen faciliteren. Binnen de ontwikkeling van het Maritiem Cluster zal dit de komende jaren verder worden uitgewerkt.

De OVDH onderschrijft de noodzaak om Den Helder duurzamer en uiteindelijk energieneutraal te maken. Dit vraagt om begrip, samenwerking en het definiëren van haalbare doelen. De OVDH adviseert om de ambitie van de gemeente Den

Helder om in 2040 energieneutraal te zijn bij te stellen naar de landelijke ambitie om dit in 2050 te realiseren. Zelfs 2050 is, gezien de vele hordes die moeten worden genomen en de kosten en tijd die dit met zich meebrengt, al zeer ambitieus. Bijstelling van de huidige ambitie zal ook de, al aanwezige, onrust bij de ondernemers en inwoners voor een groot deel wegnemen en biedt tevens de mogelijkheid om optimaal gebruik te kunnen maken van toekomstige technologische en andere ontwikkelingen.

In 2016 heeft de gemeenteraad de ambitie gesteld om in 2040 als gemeente Den Helder energieneutraal te zijn. Er wordt hard gewerkt om uitvoering te geven aan deze ambitie, zowel vanuit de gemeente als vanuit bewoners, ondernemers en maatschappelijke organisaties. We erkennen dat de uitwerking hiervan soms ook tot vragen en/of zorgen leidt, wat niet onlogisch is gezien de maatschappelijke en economische impact van deze grote transitie. We monitoren periodiek de voortgang wat betreft deze opgave en wegen aan de hand daarvan af of de ambitie (nog) voldoende haalbaar en realistisch is. We kiezen ervoor om de huidige ambitie over te nemen in de omgevingsvisie. Indien de monitoring van deze opgave aanleiding geeft om de ambitie bij te stellen wordt dit meegenomen bij een periodieke actualisatie van de omgevingsvisie.

In de eerste alinea onder het kopje “Grootschalige duurzame energie” (hfdstk 5) wordt de Nieuwe Haven genoemd als enige zoekgebied om deze grootschalige opwekking van duurzame energie te realiseren. Verder worden “verschillende belemmeringen vanwege Defensie en Luchtvaart” genoemd als blokkade voor plaatsing van windmolens in de gemeente. Beide opmerkingen roepen vragen op die niet worden beantwoord in de navolgende alinea’s van dit hoofdstuk en vragen verdere duiding.

In de Regionale Energiestrategie (RES) is regionaal (op Noord-Holland Noord niveau) vastgelegd op welke wijze deze regio bijdraagt aan de grootschalige opwekking van duurzame energie op land. Voor Den Helder is hierbij één zoekgebied vastgesteld, de Nieuwe Haven, die ook in de omgevingsvisie wordt vastgelegd. Binnen dit zoekgebied wordt gezocht naar mogelijkheden voor grootschalige opwekking van duurzame energie, in dit geval met name in de vorm van zonne-energie op grote daken. De opwekking van windenergie met grootschalige windturbines is in vrijwel de hele gemeente Den Helder uitgesloten, onder andere in verband met maximale bouwhoogtes i.v.m. aanvliegroutes van het vliegveld en risico op verstoring van radarinstallaties van Defensie. Binnen de gemeente Den Helder wordt daarom ingezet op het realiseren van verschillende vormen van opwekking van zonne-energie.

Mobiliteit en Bereikbaarheid van en naar de Noordkop en meer specifiek Den Helder is een zeer belangrijk onderwerp voor de huidige en mogelijke toekomstige ondernemers. Dit beperkt zich niet alleen tot het spoor- en wegennet maar ook de toegankelijkheid van Den Helder via het water zijn van belang. In die zin ontbreekt in het Ontwerp Omgevingsvisie de wijze waarop de bereikbaarheid wordt bestendigd vanaf zee (met name via Schulpengat, Marsdiep, Texelstroom en Waddenzee).

We erkennen de noodzaak van goede bereikbaarheid vanaf zee voor de bedrijfsvoering van zowel de Marine- als civiele haven, nu en zeker ook richting de toekomst met de verschillende ambities en ontwikkelingen die spelen binnen het Maritiem Cluster. In Hoofdstuk 3 (Thematische uitwerking Groen & Landschap) wordt al kort ingegaan op de rol van het Marsdiep voor scheepvaart. Naar aanleiding van uw zienswijze voegen we in Hoofdstuk 4 (Thematische uitwerking Mobiliteit & Infrastructuur) een formulering toe over de bereikbaarheid over water en ons inzet op het bestendigen hiervan.

Onder punt 5 brengt u een aantal aandachtspunten met betrekking tot de aansluiting van de omgevingsvisie op de Havenvisie en de ontwikkeling van het Maritiem Cluster naar voren en vraagt u verduidelijking over de samenhang hiertussen.

We willen benadrukken dat de omgevingsvisie, de Havenvisie en de ontwikkeling van het Maritiem Cluster zeker in elkaars verlengde liggen, maar de insteek van de twee visies en de ontwikkeling steeds net anders is. De omgevingsvisie is een integrale, lange termijn visie op het beheer, behoud, gebruik en de ontwikkeling van de hele fysieke leefomgeving van de gemeente Den Helder. Hierin komt het belang van de zeehavens en bredere maritieme cluster voor Den Helder terug en beschrijven we de ambities rondom verdere ontwikkeling van dit gebied. De omgevingsvisie kent voor dit gebied veel overlap met de Havenvisie, waarin vanuit de publieke belangen in de haven richting wordt gegeven aan de verdere samenwerking tussen gemeente, Port of Den Helder en andere belanghebbenden. De ontwikkeling van het Maritiem Cluster is de ambitie en opgave waar het gebied voor staat, waarbij vanuit opdrachtgeverschap van gemeente Den Helder, Provincie Noord-Holland en de Koninklijke Marine samen wordt gewerkt om vanuit een gemeenschappelijk beeld te werken aan havenontwikkeling en maritieme stadsontwikkeling in het Maritiem Cluster. Deze ontwikkeling past binnen de ambities van de omgevingsvisie en de Havenvisie en bouwt hierop voort. De omgevingsvisie biedt een aantal brede kaders, waarbinnen de ontwikkeling van het Maritiem Cluster verder vorm krijgt als uitwerking. Bij deze uitwerking kunnen, op basis van de dan beschikbare informatie en/of andere afwegingen, afwijkende keuzes ten opzichte van de omgevingsvisie worden gemaakt. Dit is altijd het geval bij nadere uitwerking van een visie en vraagt niet per se om bijstelling van de omgevingsvisie. We zien er dan ook geen meerwaarde in om een dergelijke 'disclaimer' aan de tekst toe te voegen.

Onder punt 6 doet u nogmaals de oproep om voorafgaand aan besluitvorming een overleg tussen het college en de OVDH te organiseren.

Zoals onder punt 1 aangegeven geven we hier graag gehoor aan.

Naar aanleiding van uw zienswijze wordt de omgevingsvisie op de volgende punten aangepast:

- Onder Hoofdstuk 2 Visiekaart & Centrale uitgangspunten, Centraal Uitgangspunt 'De haven is de economische, sociaal-culturele en historische rode draad door Den Helder' hebben we in de eerste alinea (pagina 13) de tekst over de economische invloed van de Koninklijke Marine aangevuld, om expliciet te maken dat de economische invloed van de Koninklijke Marine tot op de dag van vandaag erg belangrijk blijft voor Den Helder.
- Onder Hoofdstuk 4 Thematische Uitwerking Mobiliteit & Infrastructuur, kopje (Boven)regionale infrastructuur & verbindingen, hebben we in de eerste alinea (pagina 3) een tekst toegevoegd met betrekking tot de bereikbaarheid van de haven en het bestendigen hiervan.

Zienswijze PODH

Per brief van 17 mei 2023 heeft Port of Den Helder een zienswijze ingediend.

Geachte gemeenteraad,

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

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

Hoofdstuk 1 Cover & inleiding volle grootte

Geen opmerkingen

Hoofdstuk 2 Visiekaart & Centrale uitgangspunten

Pagina 2:

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

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

Pagina 12 (2^e alinea laatste zin):

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

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

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

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

Concreet voorstel:

1. Op de kaart het noordelijke zonnepark Ecorus op Kooypunt aangeven als (ruimte voor) grootschalig tijdelijk zonnepark. (Dit zal dan doorgevoerd moeten worden op alle gelijke kaartjes in alle van toepassing zijnde hoofdstukken0;
2. Ook onderzoeken we de mogelijkheid om een transferium te realiseren op of rondom bedrijventerrein Kooypunt **en luchthaven Den Helder.**
3. Bij publiek toegankelijk maken van delen van de haven rekening houden met de veiligheid, beveiliging (ISPS) en een ongestoorde bedrijfsvoering en bereikbaarheid van het havenbedrijfsleven en de daarmee gepaard gaande andere activiteiten.

Hoofdstuk 3 Thematische uitwerking Groen & Landschap

Geen opmerkingen.

Hoofdstuk 4 Thematische uitwerking Mobiliteit & Infrastructuur

Pagina 2:

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

Pagina 3 (Boven)regionale infrastructuur & verbindingen, 1^e alinea:

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

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

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

Pagina 3 (Boven) regionale infrastructuur & verbindingen, 2^e alinea, laatste zin:

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

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

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

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

Pagina 4 Hoofd- en verbindingswegen, 2^e alinea laatste zin:

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

Concreet voorstel:

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

Hoofdstuk 5 Thematische uitwerking functies en bedrijvigheid

Pagina 4, 1^e zin:

De gemeente Den Helder wil in ieder geval ruimte kunnen bieden aan bedrijven uit de kernsectoren van de lokale economie (scheepsbouw, offshore, **havengerelateerde bedrijvigheid en logistiek**, onderhoud & inspectie, marine en energietransitie). Port of Den Helder rekent ook havengerelateerde bedrijvigheid en logistiek tot bedrijven uit de kernsector, dus graag toevoegen.

Pagina 4, 3^e alinea:

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

Pagina 6, 4^e alinea:

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

Pagina 6 Grootschalige duurzame energie, 4^e alinea (in relatie met kaart op pagina 2):

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

Laatste zin: Graag verwijderen: Ook voor de aanlanding van op de Noordzee duurzaam opgewekte elektriciteit komt Den Helder mogelijk in beeld. ~~De benodigde ruimte hiervoor zoeken we op bedrijventerrein Kooypunt en de directe omgeving.~~ Reden hiervoor is, dat Den Helder weliswaar in beeld als mogelijk aanlandingspunt, echter om het zo specifiek te benoemen, zet dit voor PoDH een mogelijke andere ontwikkeling van Kooypunt op slot.

Pagina 7, 1^e regel:

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

Concreet voorstel:

Toevoegingen:

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

Hoofdstuk 6 Thematische uitwerking ontwikkelingen

Geen opmerkingen.

Hoofdstuk 7 Deelvisie Stad binnen de Linie

Pagina 5 Willemsoord, 2^e alinea:

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

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

Hoofdstuk 8 Deelvisie Maritiem Cluster

Pagina 2:

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

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

Pagina 4 Visie, Zeehaven & Luchthaven 1^e alinea (in relatie met pagina 2 kaart):

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

Port of Den Helder ziet deze te realiseren nieuwe hoofdvaarroute als een calamiteitenroute en niet als een nieuwe hoofdvaarroute. De primaire verbinding van binnen naar buiten voor recreatief vaarverkeer blijft via de Koopvaardersschutssluis. De recreatievaart kan, wanneer omstandigheden dat toelaten, gebruik maken van de Zeedoksluis voor de toegang tot Willemsoord vanaf de zeehaven. Ook is de vaarwegklasse niet toereikend om in aanmerking te komen als hoofdvaarroute. Daarnaast zal deze hoofdvaarroute extra oponthoud gaan betekenen voor het havenverkeer: zowel de Van Kinsbergenbrug als de brug Zeedoksluis zullen dan veel frequenter openstaan. Dit terwijl juist de ontvlechting van het verkeer in de omgeving van de Ravelijnweg zou moeten zorgen voor een betere doorstroming van het verkeer van en naar de haven.

Pagina 4 Visie, Zeehaven & Luchthaven 3^e alinea:

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

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

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

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

Pagina 4 Mobiliteit, laatste zin:

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

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

Pagina 5 Kooypunt, Oostoever en Kooyhaven, 2^e alinea:

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

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

Concreet voorstel:

1. Op de kaart het noordelijke zonnepark Ecorus op Kooypunt aangeven als (ruimte voor) grootschalig tijdelijk zonnepark. (Dit zal den doorgevoerd moeten worden op alle gelijke kaartjes in alle van toepassing zijnde hoofdstukken);
2. De te realiseren nieuwe hoofdvaarroute aanmerken als calamiteitenroute;

3. Overnemen tekst uit Hoofdstuk 7: “Het kwadrant (Buitenveld) is momenteel grotendeels onbebouwd. Vanuit de ontwikkeling van het Maritiem Cluster wordt hier ingezet op ontwikkelingen die bijdragen aan de doelstellingen van het Maritiem Cluster en passen binnen de maritieme stadsontwikkeling.”;
4. Aanpassen: “De Koninklijke Marine behoudt twee ontsluitingen van en naar het Marineterrein.”;
5. Aanvullen: ... sectoren logistiek, mobiliteit en energie, **inclusief de aanlanding van elektriciteit en de productie van groene waterstof of daarop gebaseerde duurzame brandstoffen**’
6. Aanvullen: Een mobiliteitsoplossing die we concreet onderzoeken is het realiseren van een transferium op of in de omgeving van Kooypunt **en luchthaven Den Helder**.

Hoofdstuk 9 Deelvisie De Stelling

Pagina 44: Willemsoord in 2040:

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

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

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

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

Concreet voorstel:

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

Hoofdstuk 10 Deelvisie Nieuw Den Helder

Geen opmerkingen.

Deelvisie 11 De Schooten

Pagina 10 1^e zin:

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

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

Concreet voorstel:

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

Deelvisie 12 Julianadorp

Geen opmerkingen.

Deelvisie 13 Huisduinen

Geen opmerkingen.

Deelvisie 14 Doorwerking

Geen opmerkingen.

Bijlage 1 Gebiedsbiografie

Geen opmerkingen.

Bijlage 2 Verkenningen

Geen opmerkingen.

Bijlage 3 Participatieproces

Geen opmerkingen.

Bijlage 4 Milieueffectrapportage

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

Voor de Nieuwediepkade staat aangegeven dat er nader onderzoek nodig zou zijn. Tevens staat voor kade Het Nieuwe Werk aangegeven dat er een saneringsplan zou moeten worden opgesteld. Deze informatie is bij ons als economisch eigenaar van deze gronden niet bekend. Graag zouden wij hierover meer informatie of nader overleg willen hebben.

Paqina 101 laatste alinea:

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

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

Paqina 136 6.10 Energietransitie 6.10.1.1 2^e alinea:

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

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

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

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

Met vriendelijke groet,

NV Port of Den Helder

J.F. Bolderheij

Algemeen Directeur

Beantwoording & conclusie

Wij danken Port of Den Helder voor het indienen van haar zienswijze.

Gezien de opbouw van uw zienswijze zullen we hieronder ook puntsgewijs hierop ingaan.

Voor Hoofdstuk 2 – Visiekaart & Centrale Uitgangspunten – doet u het volgende concrete voorstel voor aanpassing van de omgevingsvisie:

Concreet voorstel:

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

We gaan hier op de volgende manier mee om:

1. U stelt terecht dat de verleende omgevingsvergunning voor zonnepark Ecorus op Kooypunt een tijdelijke omgevingsvergunning is. De kaart wordt zodanig aangepast dat dit zonnepark (ook) de aanduiding (ruimte voor) grootschalig tijdelijk zonnepark krijgt.
2. Uw tekstsuggestie biedt een goede aanvulling. We nemen uw suggestie over.
3. We erkennen het belang van veiligheid, beveiliging en de ongestoorde bedrijfsvoering en bereikbaarheid van het (haven)bedrijfsleven. Bij de uitwerking van deze ambitie zullen de genoemde aspecten in alle gevallen belangrijke randvoorwaarden vormen en zal afgestemd worden met betrokken en/of verantwoordelijke partijen. De zienswijze leidt niet tot aanpassing van de omgevingsvisie.

Voor Hoofdstuk 4 – Thematische Uitwerking Mobiliteit & Infrastructuur – doet u het volgende concrete voorstel voor aanpassing van de omgevingsvisie:

Concreet voorstel:

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

We gaan hier op de volgende manier mee om:

1. In de omgevingsvisie spreken we de ambitie uit om een tweede vaarroute naar zee te realiseren, via de Boerenverdrietsluis, het dok van Willemsoord en de Zeedoksluis. Hierbij wordt niet alleen gezocht naar het verbeteren van de continuïteit van de verbinding tussen haven en zee, maar ook het bieden van een route voor recreatief verkeer. Bij de uitwerking van deze ambitie spelen veel belangen en randvoorwaarden een rol, wat vraagt om goede afstemming tussen alle betrokken partijen. Desondanks staat de ambitie wat ons betreft overeind en houden we vast aan de term 'tweede vaarroute'. In de legenda bij de kaart(en) kiezen we voor de term 'realiseren vaarroute', om bij de benaming aan te sluiten.

2. We erkennen de waarde van het Noordhollands Kanaal voor de bereikbaarheid en ontwikkeling van het regionaal bedrijventerrein Kooypunt en nemen de tekstsuggestie over in de omgevingsvisie.

3. Dit voorstel nemen wij over, conform onze beantwoording onder hoofdstuk 2.

Voor Hoofdstuk 5 – Thematische Uitwerking Functies & Bedrijvigheid – doet u het volgende concrete voorstel voor aanpassing van de omgevingsvisie:

Concreet voorstel:

Toevoegingen:

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

We gaan hier op de volgende manier mee om:

1. Hoewel deels ook vallend onder diverse genoemde kernsectoren zien we het als een goede toevoeging om havengerelateerde bedrijvigheid en logistiek expliciet te benoemen. We nemen de tekstsuggestie over.
2. Deze toevoeging zien we als (belangrijke) uitwerking van de omgevingsvisie, aansluitend op de doelen en ambities die zijn opgenomen over dit onderwerp. Deze uitwerking nemen we niet inhoudelijk op in de omgevingsvisie, maar zal vorm krijgen in andere instrumenten uit de beleidscyclus, zoals het omgevingsplan en/of het omgevingsprogramma.
3. We nemen deze verduidelijkende toevoeging over.
4. Binnen de gemeente Den Helder zien we bedrijventerrein Kooypunt en omgeving als de locatie waar benodigde ruimte voor aanlanding van op de Noordzee duurzaam opgewekte elektriciteit gezocht wordt. De toevoeging 'Een deel van de benodigde ruimte' sluit hier niet op aan en nemen we niet over. Ook de toevoeging 'w.o. (waaronder, red.) Kooyhaven' nemen we niet over, aangezien dit onderdeel van het grondgebied van de gemeente Hollands Kroon is en de gemeente Den Helder derhalve niet een dergelijke uitspraak kan doen over de invulling van dit terrein met betrekking tot deze opgave.
5. De elektrificatie van de haven met o.m. walstroom zien we als uitwerking die naadloos past binnen de ambitie om de aanleg en inpassing van aanvullende energie-infrastructuur te faciliteren. We zien geen aanleiding om dit als aparte ambitie te benoemen en nemen de tekstsuggestie daarom niet over.
6. De suggestie past bij de doelen en ambities in de omgevingsvisie met betrekking tot de ontwikkeling van bedrijventerrein Oostoever en het geven van ruimte aan (duurzame) waterstofontwikkelingen. We nemen de suggestie daarom over in de relevante kaarten.

Voor Hoofdstuk 8 – Deelvisie Maritiem Cluster – doet u het volgende concrete voorstel voor aanpassing van de omgevingsvisie:

Concreet voorstel:

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

We gaan hier op de volgende manier mee om:

1. Dit voorstel nemen wij over, conform onze beantwoording onder hoofdstuk 2.
2. Dit voorstel nemen wij niet over, conform onze beantwoording onder hoofdstuk 4.
3. We zien het gelijktrekken van beide teksten als een goede suggestie. In de voorgestelde tekst uit Hoofdstuk 7 wordt gerefereerd aan ‘ontwikkelingen die bijdragen aan de doelstellingen van het Maritiem Cluster’. Hiermee was de ambitie voor het gebied nog onvoldoende concreet geformuleerd. Er is voor gekozen om beide teksten gelijk te laten luiden, maar de formulering aan te passen door de ambities voor het gebied concreter te maken.
4. We erkennen de kansen om de Zuidpoort richting de Marinehaven verder te ontwikkelen en positioneren als hoofdtoegang, zoals in de toelichting bij uw zienswijze beschreven. De Koninklijke Marine benadrukt echter haar belang om twee volwaardige en onafhankelijke ontsluitingen te behouden, als randvoorwaarde voor de veiligheid van de Marinehaven. We nemen deze tekstsuggestie daarom niet over.
5. De voorgestelde toevoeging komt inhoudelijk grotendeels overeen met de verduidelijking over de sector energie, in de derde regel van de betreffende alinea. We nemen dit voorstel daarom niet over.
6. Dit voorstel nemen wij over, conform onze beantwoording onder hoofdstuk 2.

Voor Hoofdstuk 9 – Deelvisie De Stelling – doet u het volgende concrete voorstel voor aanpassing van de omgevingsvisie:

Concreet voorstel:

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

We gaan hier op de volgende manier mee om:

1. In de toekomstbeelden in Deelvisie De Stelling worden geen doelen en ambities geformuleerd, maar een blik op de mogelijke toekomst van verschillende locaties geworpen om te laten zien waar de aandacht en verdere uitwerking van De Stelling toe kan leiden. De tekst voor Buitenveld geeft hierin een aantrekkelijk perspectief, die bereikt kan worden door in te zetten op (onder andere) de ambities en doelen geformuleerd

in hoofdstuk 7 (Deelvisie Stad binnen de Linie) en 8 (Deelvisie Maritiem Cluster). De huidige tekst doet niet af aan de geformuleerde ambities en doelen voor het gebied en we zien geen extra meerwaarde om uw tekstvoorstel in te voegen binnen deze tekstkaders met een andere insteek. We nemen uw tekstsuggestie daarom niet over.

Voor Hoofdstuk 11 – Deelvisie De Schooten – doet u het volgende concrete voorstel voor aanpassing van de omgevingsvisie:

Concreet voorstel:

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

We nemen dit voorstel over. Ambitie is om een verbinding te realiseren, in welke vorm dit wordt gerealiseerd is onderdeel van de uitwerking.

Voor Bijlage 4 – Milieueffectrapportage – brengt u een aantal punten en vragen onder ons aandacht.

De correctie met betrekking tot de vergunde zonneparken nemen wij over. De toevoeging met betrekking tot de GPP's in het omgevingsplan is voor het MER te gedetailleerd. Dit is wel een belangrijk aandachtspunt met betrekking tot de uitwerking en realisatie van de omgevingsvisie. Uw vraag met betrekking tot bodemkwaliteit wordt, in overleg met de bronhouder van de relevante informatie, verder uitgezocht en met u besproken in een nog in te plannen overleg.

Naar aanleiding van uw zienswijze wordt de omgevingsvisie op de volgende punten aangepast:

- Op alle relevante kaarten is de aanduiding van zonnepark Ecorus, ten noorden van Kooypunt, aangepast van '(ruimte voor) grootschalig tijdelijk zonnepark' naar '(ruimte voor) grootschalig tijdelijk zonnepark'.
- Op alle relevante kaarten is de aanduiding op bedrijventerrein Oostoever als 'zoekgebied waterstofontwikkeling' vergroot, zodat de aanduiding het complete bedrijventerrein omvat.
- Op de legenda bij de kaarten stonden de aanduidingen 'hoofdvaarroute' en 'realiseren nieuwe hoofdvaarroute'. We kiezen ervoor om de term (tweede) vaarroute te gebruiken en hebben de aanduidingen in de legenda aangepast naar 'vaarroute' en 'realiseren nieuwe vaarroute'.
- Onder Hoofdstuk 2 Visiekaart & Centrale uitgangspunten, Centraal Uitgangspunt 'Den Helder is zo optimaal mogelijk bereikbaar met verschillende vervoersmiddelen' hebben we in de derde alinea (pagina 11) de tekst over de rol van het Noordhollands Kanaal in de bereikbaarheid aangevuld met de uw tekstvoorstel met betrekking tot de bereikbaarheid van regionaal havengebonden bedrijventerrein Kooyhaven.
- Onder Hoofdstuk 2 Visiekaart & Centrale uitgangspunten, Centraal Uitgangspunt 'Den Helder is zo optimaal mogelijk bereikbaar met verschillende vervoersmiddelen' hebben we in de vijfde alinea (pagina 12) de tekst over het onderzoeken van de haalbaarheid van een transferium aangevuld met uw tekstvoorstel om hierbij ook luchthaven Den Helder te noemen.
- Onder Hoofdstuk 4 Thematische Uitwerking Mobiliteit & Infrastructuur, kopje (Boven)regionale infrastructuur & verbindingen, hebben we in de tweede alinea (pagina 3) de tekst over de rol van het Noordhollands Kanaal in de bereikbaarheid aangevuld met de uw tekstvoorstel met betrekking tot de bereikbaarheid van regionaal havengebonden bedrijventerrein Kooyhaven.

- Onder Hoofdstuk 4 Thematische Uitwerking Mobiliteit & Infrastructuur, kopje Hoofd- en verbindingswegen, hebben we in de tweede alinea (pagina 4) de tekst over het onderzoeken van de haalbaarheid van een transferium aangevuld met uw tekstvoorstel om hierbij ook luchthaven Den Helder te noemen.
- Onder Hoofdstuk 5 Thematische Uitwerking Functies & Bedrijvigheid, kopje Bedrijven- en industrieterreinen, hebben we in de eerste alinea (pagina vier) de sector havengerelateerde bedrijvigheid en logistiek toegevoegd aan de opsomming met kernsectoren van de lokale economie.
- Onder Hoofdstuk 5 Thematische Uitwerking Functies & Bedrijvigheid, kopje Grootschalige duurzame energie, hebben we in de vierde alinea (pagina 6) uw verduidelijkende tekstsuggestie over het op zee opslaan van CO2 toegevoegd.
- Onder Hoofdstuk 8 Deelvisie Maritiem Cluster, kopje Zeehaven & Luchthaven, hebben we in de derde alinea (pagina 4) uw voorstel overgenomen om deze tekst gelijk te trekken met de tekst over Buitenveld in Hoofdstuk 7 Deelvisie Stad binnen de Linie. De formulering in beide teksten is aangepast om explicieter te maken welke ambities voor dit gebied gelden (havenontwikkeling en maritieme stadsontwikkeling).
- Onder Hoofdstuk 8 Deelvisie Maritiem Cluster, kopje Kooypunt, Oostoever en Kooyhaven, hebben we in de tweede alinea (pagina 5) de tekst over het onderzoeken van de haalbaarheid van een transferium aangevuld met uw tekstvoorstel om hierbij ook luchthaven Den Helder te noemen.
- Onder Hoofdstuk 11 Deelvisie De Schooten, kopje Aansluiting met de Waddenzee, hebben we in de tweede alinea (pagina 10) de ambitie om De Schooten met het wad te verbinden door middel van een vaste oeververbinding aangepast naar de ambitie om De Schooten met het wad te verbinden door middel van een verbinding voor langzaam verkeer.
- In Bijlage 4 Milieueffectrapportage, kopje 6.10.1.1 Energietransitie, alinea 2 (pagina 136) is de tekst over zonneparken op agrarische grond gecorrigeerd met een nieuwe formulering.

Zienswijze ProRail

Per brief van 15 mei 2023 heeft ProRail een zienswijze ingediend.

Geachte Raad,

De ontwerp Structuurvisie "Koers op een sterke thuishaven", welke met ingang van 10 april tot en met 22 mei 2023 ter inzage ligt, geeft ProRail aanleiding om de volgende zienswijze in te brengen.

ProRail heeft, als landelijk spoorbeheerder, een visie op de omgeving van het spoor. We delen deze graag met u, zodat u dit mee kunt nemen in uw Omgevingsvisie. Meer informatie vindt u hier: https://www.prorail.nl/siteassets/homepage/samenwerken/overheden/documenten/pr_doc_ument-prorail-en-de-omgevingsvisies.pdf

Aspect Geluid

ProRail verzoekt u voor het aspect Geluid in relatie tot Railverkeer gebruik te maken van de meest recente gegevens Geluidregister spoor.

Aspect Trillingen

ProRail beoogt niet alleen voor gemeenten en provincies die plannen maken in de spooromgeving, maar ook voor toekomstige bewoners rond het spoor een "goede buur" te zijn. Indien de Structuurvisie en alle in de toekomst daarop gebaseerde

ruimtelijke plannen, bebouwing dichtbij het spoor mogelijk maken, kan trillinghinder voor de toekomstige bewoners/gebruikers ontstaan als gevolg van treinverkeer. Hoewel er geen wettelijke normen bestaan voor trillinghinder in dit soort situaties acht ProRail het gewenst dat er in de planvorming wel aandacht voor is. In het kader van de goede ruimtelijke ordening en de zorgvuldige voorbereiding van besluiten raadt ProRail u aan om het aspect trillinghinder af te wegen, zoals door Kenniscentrum InfoMil wordt aanbevolen. Zie <https://www.infomil.nl/onderwerpen/ruimte/milieuthema/tril/>.

ProRail raadt u dan ook aan om het aspect trillingen te betrekken bij de Structuurvisie en alle in de toekomst daarop gebaseerde ruimtelijke plannen. In dit kader verwijst ProRail u naar de Handreiking Nieuwbouw en Spoortrillingen (https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/brieven_regering/detail?id=2019Z15245&did=2019_D31337).

Percelen ProRail

In de Structuurvisie zijn percelen opgenomen die in eigendom zijn van Railinfratrust B.V./ProRail B.V. (verder te noemen "ProRail"). ProRail merkt in dit kader op dat deze percelen - zonder nadrukkelijke schriftelijke toestemming van ProRail - niet mogen worden gebruikt. Deze percelen zijn door ProRail benodigd ten behoeve van de uitvoering van haar wettelijke taken en voor eventuele toekomstige (uitbreidings)plannen. De percelen van ProRail, alsmede de spoorbaan, dienen door ProRail, haar aannemers of hulpdiensten te allen tijde onbelemmerd toegankelijk te zijn en te blijven met het materieel dat ook momenteel wordt gebruikt voor het uitvoeren van werkzaamheden en in het geval van calamiteiten. Dit geldt ook voor over-/onderbouwingen en/of overkragingen van deze gronden. ProRail verzoekt u tevens alle percelen van ProRail te voorzien van de bestemming Verkeer-Railverkeer.

Overwegen

Overwegen vormen een gevaarpunt tussen weg- en spoorverkeer. ProRail verzoekt uw gemeente daarom contact op te nemen met ProRail indien de door uw gemeente voorgestelde visie en alle in de toekomst daarop gebaseerde ruimtelijke plannen effect kunnen hebben op de bestaande overwegen in uw gemeente. U kunt hierbij bijvoorbeeld denken aan gewijzigd gebruik door het realiseren van een ontsluitingsroute voor een nieuwe woonwijk of bedrijventerrein. Ook verwijst ProRail uw gemeente graag naar de Beleidsagenda Spoorveiligheid 2020 -2025 waarin het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (hierna: IenW) haar visie op overwegveiligheid heeft beschreven. Het streven van IenW is om samen met ProRail, decentrale overheden, recreatieve belangenorganisaties en burgers te zorgen voor nul dodelijke slachtoffers en nul verstoringen op en rondom overwegen om een veilige, vlotte en duurzame mobiliteit (trein- en wegverkeer) te kunnen garanderen. Meer informatie hierover vindt u hier: <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2020/02/05/beleidsagenda-spoorveiligheid-2020-2025>.

Waterpeil/Stabiliteit

De stabiliteit van de spoorbaan met bijbehorende voorzieningen mag niet worden beïnvloed. Uw gemeente dient te borgen dat plannen en/of werkzaamheden geen invloed hebben op de stabiliteit van de spoorbaan met bijbehorende voorzieningen, alsmede op het ongehinderd gebruik van de spoorbaan met bijbehorende voorzieningen. Denk daarbij aan de inrichting en/of exploitatie van een Warmte Koude Opslagstelsel of een WADI, maar ook aanpassingen van watergangen.

Spoorwegwetgeving

ProRail wijst u op de in de Spoorwegwet c.a. vastgelegde beperkingengebieden voor hoofdspoorwegen. De beperkingengebieden staan vermeld in artikel 21 van het Besluit hoofdspoorweginfrastructuur <https://wetten.overheid.nl/BWBR0017626/2017-01-01> en in de Regeling omgevingsregime hoofdspoorwegen <https://wetten.overheid.nl/BWBR0038197/2016-10-01>. Binnen deze beperkingengebieden is voor te verrichten activiteiten op grond van artikel 19 van de Spoorwegwet een vergunning van ProRail vereist.

Nadere informatie kunt u vinden via <https://www.prorail.nl/samenwerken/vergunningen-aanvragen> of contact opnemen met ProRail via het e-mailadres vergunningaanvraag@prorail.nl.

ProRail merkt in dit kader nu reeds op dat onder de Omgevingswet - voor initiatieven binnen het beperkingengebied hoofdspoor - uw gemeente het bevoegde gezag is voor meervoudige aanvragen, waarbij vergunning alleen verleend kan worden nadat ProRail haar gemandateerde advies met instemming heeft gegeven.

Bij enkelvoudige aanvragen blijft de minister bevoegd gezag en zal ProRail namens de minister vergunning verlenen.

Spoorwegdoeleinden

ProRail verzoekt u zorg te dragen dat gronden welke momenteel voorzien zijn van de bestemming Spoorwegdoeleinden of Railverkeer, deze bestemming ook in de toekomst zullen behouden. Ook verzoekt ProRail uw gemeente om geen dubbelbestemmingen mogelijk te maken.

Onderstations

De binnen het plangebied aanwezige onderstations mogen niet komen te vervallen. Deze onderstations zijn cruciaal voor de elektriciteitsvoorziening van de hoofdspoorweginfrastructuur en daarmee voor de berijdbaarheid van het spoor. Tevens verzoekt ProRail u ervoor zorg te dragen dat de onderstations - net als in de huidige situatie - te allen tijde bereikbaar zullen zijn voor onderhouds- en hulpdiensten. Met het oog op potentiële risico's voor het bouwen nabij of boven een onderstation dient rekening te worden gehouden met een afstand van 10 meter gemeten vanaf de gevels van het onderstation.

Overige railgebonden gebouwen en ondergrondse infra

De binnen het plangebied aanwezige railgebonden gebouwen en ondergrondse infra, deel uitmakende van de hoofdspoorweginfrastructuur, al dan niet gelegen op percelen van ProRail, dienen te allen tijde bereikbaar te zijn en te blijven ten behoeve van het spoorwegbeheer en/of voor hulpdiensten. Het functioneren van deze voorzieningen mag niet worden beïnvloed door ontwikkelingen in de omgeving.

Zicht op de stationsentree

Doordat de stationsomgeving een ideale plek is om je te vestigen, ziet ProRail de laatste jaren steeds meer verdichting en hoogbouw rond het station. Dit komt de vindbaarheid van een station niet ten goede. Reizigers voelen zich hierdoor onzeker, hetgeen een vorm van stress veroorzaakt. Ondanks dat er bewegwijzering is blijkt uit onderzoek dat zicht op de hoofdingang de beste manier is om het station te vinden. Zichtlijnen naar het station spelen daar een belangrijke rol in en ProRail wil deze graag in stand houden.

Windbeleving en windhinderrisico's

Hoogbouw rond het station heeft invloed op de windbeleving van de reiziger. Gemiddeld wachten reizigers 7 tot 10 minuten op een trein en dat doen ze bij voorkeur op het perron waar de trein halteert. Wachten met veel wind draagt niet bij aan een positieve stationsbeleving. Reizigers wachten bij voorkeur warm, beschermt en comfortabel. Helaas is er echter niet voldoende wachtgelegenheid voor elke reiziger. Daardoor is het van belang dat in de omgeving rekening wordt gehouden met de windbeleving op het perron. Hoogbouw rond het station heeft ook invloed op de windcirculatie/windstromen en kan risico's opleveren voor omliggende bebouwing (zoals schade aan daken/kappen) door veranderende windbelastingen. Hiermee dient rekening te worden gehouden.

Schaduwwerking op zonnepanelen

ProRail stelt zich als doel om in 2030 CO2 neutraal te opereren. Dat betekent dat vele daken en perronoverkappingen voorzien zijn of worden van zonnepanelen om zo voldoende stroom op te wekken voor verlichting, reisinformatie, liften en roltrappen. ProRail verzoekt u derhalve bij het maken van plannen rekening te houden met mogelijke schaduwwerking op de ProRail zonnepanelen en indien nodig met ProRail in contact te treden, zodat voornoemde doelstelling van ProRail voor 2030 haalbaar blijft.

Zonneparken / reflectie in relatie tot hoofdspoorweginfrastructuur

Uit een risicoanalyse moet blijken dat het zonnepark c.a. geen negatief effect heeft op de hoofdspoorweginfrastructuur. Dat moet onder meer uit de vereiste EMC (elektromagnetische compatibiliteit) berekening blijken. En dan met name de weerstandsbeïnvloeding (geen aardingen/aansluitpunten in buurt van het spoor conform bijgevoegde RLN00398) en diverse aspecten met betrekking tot aansluiting op het hoogspanningsnet. Ook voor de weerkaatsing van licht van zonnepanelen dient aangetoond te worden dat aanwezige seinen niet “overstraald” kunnen worden door lichtweerkaatsing door de zonnepanelen. ProRail adviseert u om deze risico’s te laten berekenen en voordat gestart wordt met de realisatie van het zonnepark ProRail te voorzien van de uitkomsten.

ProRail neemt aan u hiermede voldoende te hebben geïnformeerd en behoudt zich het recht voor in de verdere procedure aanvullende c.q. nieuwe zienswijzen kenbaar te maken.

Met vriendelijke groet,

ir. M.S Roovers
Directeur a.i. Leefomgeving, Juridische zaken en Vastgoed

Beantwoording & conclusie

Wij danken ProRail voor het indienen van haar zienswijze.

We erkennen het belang van railverkeer voor de bereikbaarheid en positie van Den Helder en zetten in ons omgevingsvisie dan ook in op behoud en toekomstige versterking van de aanwezige railverbinding, de Helderse Lijn. Hierbij is een soepele, ongestoorde bedrijfsvoering van ProRail essentieel. In de doelen en ambities in ons omgevingsvisie zien we geen belemmeringen in dit opzicht. De in de zienswijze aangereikte aandachtspunten en handreikingen zien we daarom met name als input voor ons omgevingsplan, waarin de belangen en posities van ProRail bij de uitvoering van haar taak juridisch worden vastgelegd en beschermd. Waar nodig zal hierover nadere afstemming met ProRail worden gezocht.

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van de omgevingsvisie.

Zienswijze Rijksvastgoedbedrijf

Per brief van 19 mei 2023 heeft Rijksvastgoedbedrijf een zienswijze ingediend.

Geacht College,

Op 10 april 2023 heeft het College van Burgermeester en Wethouders van Den Helder de Omgevingsvisie Den Helder gepubliceerd. Bij deze bied ik u onze zienswijze aan.

Voorop staat dat Defensie tevreden is met de strekking van de Omgevingsvisie. Dit is vooral te danken aan de goede onderlinge samenwerking, onder andere in het Maritiem Cluster en het constructief verlopen participatietraject. Defensie staat daarom positief tegenover het realiseren van de Omgevingsvisie en het behalen van de ambities. Echter wil ik u daarbij de volgende nuanceringen meegeven.

In de periode waarin de Omgevingsvisie is opgebouwd is de wereld om ons heen veranderd ten aanzien van (inter)nationale veiligheid. Het dreigingsniveau is aangepast en hoger dan dat we in de afgelopen jaren hebben gekend. Defensie heeft de verantwoordelijkheid hierop te reageren en gereed te zijn als het erop aankomt. Dit betekent dat de organisatie aan het investeren is in de bedrijfsvoering en tegelijkertijd groeit. Deze ontwikkelingen bieden naast nieuwe of grotere kansen ook mogelijke beperkingen of alternatieve oplossingsrichtingen van ambities zoals geformuleerd in de Omgevingsvisie.

Bij de Omgevingsvisie is een Milieueffectenrapportage gevoegd. Hierin wordt gewezen op mogelijke tegenstrijdigheden ten aanzien van geluidsruimte en externe veiligheid in de ontwikkeling van de (lucht)haven en het verder creëren van een veilige en gezonde omgeving. Door de ontstane situatie op het wereldtoneel van vandaag de dag en de groei naar de 2% norm, wat een verdere groei en uitbreiding van Defensie betekent, is het voor Defensie niet mogelijk om onverminderd toe te zeggen op ambities die de operationele gereedheid kunnen verminderen. Ontwikkelingen die effect hebben op geluidsruimte, externe veiligheid en toegankelijkheid, van de marinehaven, luchthaven en andere belangrijke defensielocaties in Den Helder, kunnen van invloed zijn op de bedrijfsvoering en operationele gereedheid.

Ik wil u vragen om de uitwerking en realisatie van de Omgevingsvisie af te blijven stemmen met Defensie met respect voor elkaars belangen. Zoals aangegeven wordt de onderlinge samenwerking zeer gewaardeerd en vertrouw ik op een prettig en constructief vervolg.

Voor een nadere toelichting of voor vragen naar aanleiding van deze zienswijze verzoek ik u contact op te nemen met mevrouw Matser van de Afdeling Assetmanagement van het Rijksvastgoedbedrijf.

De staatssecretaris van Defensie,
namens deze,

ing. I. van der Wardt
Hoofd Cluster Ruimte

Beantwoording & conclusie

Wij danken het Rijksvastgoedbedrijf voor het indienen van haar zienswijze en de uitgesproken tevredenheid met de samenwerking bij de totstandkoming hiervan.

We erkennen het belang van Defensie voor Den Helder en de nationale veiligheid van Nederland in het algemeen, zeker in deze periode van toegenomen internationale dreiging. Daarom staan we positief tegenover de oproep in de zienswijze, om bij de uitwerking en realisatie van de omgevingsvisie te blijven afstemmen met Defensie. We zetten de opgebouwde samenwerking graag voort en gaan, net als u, uit van een prettig en constructief vervolg.

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van de omgevingsvisie.

Zienswijze SBCE

Per brief van 19 mei 2023 heeft Stichting Behoud Cultureel Erfgoed Den Helder een zienswijze ingediend.

Geachte College,

Naar aanleiding van het thans ter inzage liggende concept Omgevingswet, volgt hieronder onze zienswijze.

Algemeen

De nadruk van de omgevingsvisie ligt op de participatie en integraliteit van het beleid. Bewoners, ondernemers en (maatschappelijke) partijen worden gevraagd mee te denken over een integraal toekomstbeeld voor de gemeente. Ook de taken en ambities van de gemeente komen hierin terug.

Het stadshart

Het accent van het concept heeft in hoofdzaak betrekking op het stadshart en de directe omgeving daarvan. Met name in hoofdstuk 2 met daarin een plattegrond waarop het stadshart wordt uitgebreid met het complex Willemsoord. Tevens zijn er ambities om omvangrijke bouwwerken te realiseren zowel in als rondom het complex. Naar onze mening dienen deze ambities conform de spelregels van de Omgevingswet te worden behandeld en alle participanten hierin - voordat er besluiten zijn genomen of plannen worden voorbereid - hierbij worden betrokken.

Overige gebieden

Naast het stadshart, de duurzame ontwikkelingen, de mogelijke plannen voor bouwen op de dijk, havenontwikkelingen, enz. zijn met uitzondering van de nieuwbouw in Julianadorp weinig ontwikkelingen aangegeven in Julianadorp, Huisduinen, De Schooten en Nieuw Den Helder. Naar ons oordeel verdient dit meer aandacht voor wat betreft de inventarisatie en het behoud van cultureel erfgoed en de implementatie van de waardevolle en te beschermen wederopbouwgebieden. Ook het verbeteren van de woonomgeving en het aanpassen van de infrastructuur verdienen de aandacht.

Het Cultureel Erfgoed

In het Beleidsplan cultureel erfgoed van 2017 staat samengevat het volgende: *Bij de gemeente Den Helder staat het behoud van al dit erfgoed hoog in het vaandel. We willen dit prachtige erfgoed benutten en ontwikkelen, waardoor het steeds sterker wordt en de rol die het speelt in de ruimtelijke kwaliteit steeds sterker wordt beleefd. HOE GAAN WE HET DOEN. Monumentenlijsten actualiseren en nieuwe monumenten aanwijzen.*

Den Helder heeft al veel mooie monumenten. Om bij gewenste wijzigingen goed te kunnen toetsen wat van waarde is en wat niet, zijn de monumentenlijsten geactualiseerd. Daarnaast wordt nog een heel aantal objecten niet beschermd, terwijl ze representatief zijn voor de geschiedenis van Den Helder. Hierbij denken we vooral aan de objecten uit de Wederopbouwperiode. Deze periode is bepalend geweest voor Den Helder en verweven met de geschiedenis. We vinden het belangrijk om dit gebouwde erfgoed herkenbaar te laten blijven, zijn geschiedenis te laten vertellen en hier een keuze in te maken. Beleidskeuzes en uitvoeringsrichtingen: Het College stelt de geactualiseerde monumentenlijsten vast; Het College besluit de procedure in gang te zetten voor het aanwijzen van een aantal nieuwe monumenten, waaronder een aantal representatieve wederopbouwobjecten; *In het toekomstige omgevingsplan (op grond van de nieuwe Omgevingswet) zullen cultuurhistorisch waardevolle en als zodanig te beschermen stedenbouwkundige structuren van een aantal wederopbouwwijken worden opgenomen.*

Advies

Op grond van het bovengenoemde adviseren wij u het Beleidsplan cultureel Erfgoed 2017 en de uitkomsten en aanbevelingen van het in maart 2012 uitgegeven rapport "Wederopbouw van Den Helder 1945-1970" integraal in alle deelplannen van de omgevingsvisie op te nemen. Tevens verzoeken wij u het plan van het verbeteren van de kwaliteit woonomgeving van Julianadorp (Drooghe Weert) en de overige gebieden hierin op te nemen. Tenslotte verzoeken wij u ons op de hoogte te houden van de besluitvormingen ten aanzien van het omgevingsplan.

Hoogachtend,

Paul Schaap
Voorzitter SBCE

Beantwoording & conclusie

Wij danken de Stichting Behoud Cultureel Erfgoed Den Helder voor het indienen van haar zienswijze.

In de omgevingsvisie streven we ernaar de waarde van cultureel erfgoed voor Den Helder te erkennen en te omarmen. Hierin hebben Willemsoord en De Stelling een centrale rol gekregen, als onderdeel van centrale uitgangspunten voor de verdere ontwikkeling van de gemeente Den Helder. Dit neemt niet weg dat we ook oog hebben voor ander erfgoed, waaronder uit de Wederopbouw periode. Op een aantal plekken in de omgevingsvisie wordt de bescherming van bijzondere objecten en structuren uit de Wederopbouw benoemd, ook als kans om de ruimtelijke kwaliteit van de omgeving te behouden en te versterken. Als integrale visie op de fysieke leefomgeving geeft de omgevingsvisie de hoofdlijnen voor alle thema's en beleidsvelden weer. Het integraal overnemen van het beleidskader Cultureel Erfgoed uit 2017 en het rapport "Wederopbouw van Den Helder 1945-1970" past niet bij dit karakter. Op basis van de ambities uit de omgevingsvisie wordt cultureel erfgoed (en andere thema's) in het omgevingsplan nader uitgewerkt tot juridische regels voor de bescherming, het gebruik en eventuele ontwikkeling van cultureel erfgoed. We houden u graag op de hoogte bij stappen die we zetten in het opstellen van het omgevingsplan voor de gemeente Den Helder.

Wat betreft het opnemen van ambities tot verbeteren van de kwaliteit van de woonomgeving in Julianadorp en andere gebieden herkennen wij ons niet in het beeld dat er geen/te weinig aandacht is voor verbetering van de woonomgeving en infrastructuur. In iedere deelvisie wordt hier aandacht aan besteed, onder andere in de vorm van:

- Het vergroenen en klimaatadaptiever maken van de openbare ruimte
- Het waar mogelijk verlagen van de maximum snelheid, met name binnen woonbuurten
- Het meer ruimte geven aan langzaam verkeer (fietsers en wandelaars)
- Ruimte geven voor sporten, spelen en ontmoeten in de openbare ruimte
- Het bieden van een aantrekkelijk verblijfsgebied in en rondom centrumgebieden

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van de omgevingsvisie.

Zienswijze Willemsoord

Per brief van 22 mei 2023 heeft Willemsoord b.v. een zienswijze ingediend.

Geachte leden van de gemeenteraad.

Met belangstelling hebben wij kennisgenomen van de ontwerp-omgevingsvisie van Den Helder: 'Koers op een sterke thuis-haven'. In deze visie speelt Willemsoord een belangrijke gezichtsbepalende rol. Veel van hetgeen in de visie is verwoord kunnen wij van harte onderschrijven. In het bijzonder geldt dat voor de volgende punten:

- de kwaliteitsverbetering van het toeristisch aanbod; Willemsoord als verbinding tussen stad en haven;
- een centrumgebied waar op Willemsoord uitgaan en evenementen samengaan met de beleving en het genieten van het maritieme erfgoed;
- inzetten op Kennis en Innovatie in het Maritiem Cluster, door een vervolg te geven aan initiatieven als METIP en een samenwerking met het KIM.
- Verduurzaming: Willemsoord steunt het voornemen van Den Helder om in 2040 energieneutraal te zijn
- Inclusief Willemsoord - Willemsoord: ook toegankelijk voor de minder mobiele mens

Samengevat: een voortbouwen op de succesvolle ontwikkeling van dit bijzondere gebied.

De intensivering van het gebruik van Willemsoord betekent natuurlijk ook dat rekening moet worden gehouden met de toenemende kosten die samenhangen met de exploitatie van het gebied, het onderhoud van de Rijksmonumentale gebouwen, het beheer en de beveiliging en het investeren in duurzaamheid. Willemsoord BV deelt de beschreven ambitie en is hard aan het werk om hiervoor een goede basis te leggen door:

- de huidige beheerorganisatie gereed te maken voor verdere ontwikkeling van het gebied in samenhang met het Stadshart;
- het opstellen van een meerjarig investeringsplan voor grote investeringen in het kader van duurzaamheid rekening houdend met de specifieke vereisten van Rijksmonumenten;
- behoud door ontwikkeling van het cultureel erfgoed.

Onze zienswijze werken wij als volgt uit.

Algemeen

Een belangrijke doelstelling in de Omgevingsvisie is kwaliteitsverbetering van het (toeristisch) aanbod en een verdere ontwikkeling van stedelijk toerisme. In dit kader wordt expliciet gerefereerd aan De Stelling en aan het Stadshart, waaronder Willemsoord. Willemsoord BV onderschrijft de keuze van een ontwikkeling voor Stadshart/Willemsoord naar een samenhangend en complementair centrumgebied met natuurlijk het onderscheidende maritieme karakter, het waardevolle (varend en onroerend) erfgoed en de verbinding tussen stad en haven. Wij willen benadrukken dat het belangrijk is dat Willemsoord de komende jaren voor een breed inclusief publiek nog aantrekkelijker wordt, zowel voor bezoekers (zoals toeristen) als voor inwoners van Den Helder en omgeving. Dat wordt bereikt door een weloverwogen, interessante en complementaire mix van functies. Van zowel cultuur, sport, gezondheid en horeca als bijvoorbeeld door het aantrekken van innovatieve organisaties, bedrijven en scholen. Een Willemsoord dat bereikbaar is voor iedereen, ook voor mensen met een beperking en/of afstand tot de arbeidsmarkt.

Erfgoed op Willemsoord

In het kader van een zorgvuldig omgaan met het erfgoed wil Willemsoord BV bij de invulling van de gebouwen en hun bestemming rekening houden met de mate waarin de bestemming past bij het erfgoed. Wij sluiten hierbij aan bij hetgeen geformuleerd is in de Deelvisie Stad binnen de Linie: "zetten we in op een verdere ontwikkeling Willemsoord passend binnen het cultuurhistorische karakter van deze unieke locatie." Een voorbeeld dat in dit kader genoemd kan worden is de

waardevolle en gezichtsbepalende 'plint' van het gebied die aansluit op de Westgracht. Hier zal de nadruk liggen op voorzieningen die gezien kunnen worden als een versterking van de waarde van de plint. Daghoreca en restaurants passen prima hierbij.

Verduurzaming

Willemsoord is verheugd dat de gemeente Den Helder het streven heeft in 2040 energieneutraal te zijn. Alie gebouwen zullen in 2040 zijn aangesloten op duurzame energiebronnen. Voor de rijksmonumenten die hoge energielasten met zich meebrengen is dat van essentieel belang. Op dit moment wordt een uitvoerige analyse per gebouw gemaakt ten aanzien van de noodzakelijke verduurzaming. Willemsoord wil benadrukken dat de kosten van isolatie en aansluiten op duurzame energiebronnen zoals het warmtenet waarover al gesprekken worden gevoerd een forse investering zal zijn.

Groei aantal bezoekers en aantal evenementen

De groei van het aantal bezoekers van succesvolle culturele- en horecaondernemingen vergt steeds meer inzet van capaciteit van zowel de beveiliging van het Willemsoordgebied als van de gemeente als verantwoordelijke voor de openbare orde en veiligheid. De toename van het aantal bezoekers, zeker bij een verdere uitbouw van Stadshart/Willemsoord ten behoeve van toerisme, maar ook het voorgestane beleid om meer grootschalige (regionale) evenementen te faciliteren en te stimuleren draagt bij aan de verdere ontwikkeling van het terrein als kloppend stadshart. Dit zal daarnaast nog meer extra inzet vanuit Willemsoord BV als beheerder en beveiliging van het terrein vergen.

De kosten die samenhangen met de grotere toestroom van bezoekers leiden tot toenemende lasten voor Willemsoord BV. Er zijn onvoldoende mogelijkheden om deze meerkosten te compenseren door extra inkomsten. Bij de in de Omgevingsvisie voorziene verdere toename van het aantal bezoekers en van het aantal evenementen zal dit knelpunt nog groter worden. Bezien zal moeten worden hoe de extra kosten die gepaard gaan met verdere groei gedekt kunnen worden. Willemsoord BV wil hierover graag in overleg treden met de gemeente.

Innovatie- en kenniscluster

Wij richten ons op het ontwikkelen van een sterk innovatie- en kenniscluster in de maritieme-, technische- en energiesector op Willemsoord. Deze doelstelling sluit naadloos aan bij de geschiedenis van de oude Rijkswerf die altijd voorop heeft gelopen op het gebied van innovatie en is van groot belang voor het aantrekken en binden van jonge mensen (onderwijs) en kenniswerkers. Zo brengt het bedrijfsverzamelgebouw METIP - een initiatief van onder andere de Marine en Ontwikkelingsbedrijf Noord-Holland Noord, ondernemers, start-ups, kennisinstellingen, studenten en maatschappelijke organisaties samen om te werken aan innovatieve oplossingen voor de versterking van de nautische, mariene en offshore energiesector. De Noordzee is een enorme economische zone die door de energietransitie de komende jaren steeds belangrijker wordt. Initiatieven als Hydrogen Valley onderstrepen dat.

Veiligheid, handhaving en toezicht

Wij onderschrijven het belang van waakzame inwoners en ondernemers voor de (sociale) veiligheid in onze gemeente. De bestaande goede samenwerking tussen de objectbeveiliging, politie en gemeente vereist voldoende capaciteit. Willemsoord is een gebied dat nu openbaar toegankelijk is, Er moet dus ook in de toekomst gerekend kunnen worden op voldoende inzet, ook in het kader van handhaving en toezicht.

Parkeren

Mede vanuit de in de Omgevingsvisie gemaakte keuze voor een ontwikkeling voor Stadshart/Willemsoord naar een samenhangend en complementair centrumgebied onderschrijft Willemsoord BV het komen tot een onderzoek naar op welke wijze de parkeerbehoeften van bewoners van Willemsoord, bezoekers en bedrijven zo goed mogelijk op elkaar kunnen

worden afgestemd, met optimale benutting van de huidige parkeerruimte. Wij pleiten, mede gezien de komst van het gemeentehuis en de verwachte toestroom van auto's, ervoor dat het onderzoek snel tot een duidelijk beleid leidt over het (mede)gebruik inclusief de daarbij behorende handhavingsactiviteiten.

Verduidelijking status gebied Willemsoord

Het terrein van Willemsoord is openbaar toegankelijk maar geldt niet als publieke ruimte omdat het feitelijk valt onder de private rechtspersoon Willemsoord BV. Dit betekent dat Willemsoord BV niet bevoegd is handhavend op te treden. Wij geven in overweging om deze onduidelijkheid weg te nemen zodat het terrein de status krijgt van openbare weg. Dat lijkt voor de hand liggend omdat- zeker met de opening van het nieuwe gemeentehuis - Willemsoord onderdeel zal zijn van het stadshart. Hiermee kunnen gemeentelijke taken rond verkeersveiligheid, parkeren (zie het voorgestane onderzoek), handhaving en openbare orde en veiligheid naadloos worden vormgegeven en kan er geen misverstand ontstaan over wie waarvoor verantwoordelijk is.

Haven

Wij onderschrijven dat de haven een onlosmakelijk onderdeel is van Den Helder. Willemsoord is hierin uniek als oude Rijkswerf met 2 Monumentale dokken. Het nautische karakter komt vooral tot uiting door de beeldbepalende museumhaven met zijn diverse, historische boten. Dit is uniek en gezichtsbepalend voor Willemsoord en dient in alle opzichten gekoesterd te worden. Het verplaatsen van een deel van de museumhaven ten behoeve van de boerenverdrietsluis wordt mogelijk gemaakt met het ophogen van de kade. De bedoeling is om de museumhaven her in te richten om het nautisch erfgoed nog beter tot haar recht te laten komen.

We ondersteunen en onderstrepen het behoud van nautische activiteiten ten behoeve van de museumhaven. Op Willemsoord zijn voornamelijk op het zuidelijke deel, diverse werkplaatsen, waaronder de Medemblickerloods waarin het nautische ambacht in ere gedeeld gebruik met de Marine maakt ook dat er een limiet is en dit ook beperkt in de mogelijkheden. Voor het ter beschikking stellen van het Willemsoord terrein voor evenementen is het van belang dat er adequate calamiteiten routes zijn. Buitenveld is daar een belangrijk onderdeel van.

U een goede gedachtewisseling en besluitvorming toewensend,

Hoogachtend,

Ariane Hoog (Bij afwezigheid getekend door Anne-Lise Thomassen)
Directeur-bestuurder
Willemsoord BV

Beantwoording & conclusie

Wij danken Willemsoord BV voor het indienen van haar zienswijze.

In uw zienswijze komt de gedeelde ambitie tussen Willemsoord BV en de gemeente duidelijk naar voren. Daarnaast worden een aantal aandachtspunten/uitdagingen bij deze ambitie naar voren gebracht. We erkennen deze aandachtspunten en blijven met elkaar in gesprek om hier op een zorgvuldige wijze mee om te gaan bij de uitwerking en realisatie van deze omgevingsvisie.

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van de omgevingsvisie.