

Nota van beantwoording

Zienswijzen en adviezen op de Notitie Reikwijdte en Detailniveau
Ontwikkeling Maritiem Cluster Den Helder

Gemeente Den Helder, als bevoegd gezag
in samenwerking met provincie Noord-Holland en het ministerie van Defensie



15 september 2026

Inhoudsopgave

1	Inleiding	3
1.1	Procedure	3
1.2	Hoofddijn ingediende zienswijzen en adviezen	3
1.3	Wijze van beantwoording	4
1.4	Hoofddijn van beantwoording/aanvullingen op de NRD	4
1.5	Vervolg	5
2	Advies van de Commissie voor de milieueffectrapportage.....	6
3	Ontvangen adviezen.....	9
3.1	Omgevingsdienst Noord-Holland Noord	9
3.2	Veiligheidsregio Noord-Holland Noord	12
3.3	Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed.....	15
3.4	Rijkswaterstaat West-Nederland Noord	16
4	Zienswijzen	17
4.1	Zienswijze 1	17
4.2	Zienswijze 2	23
4.3	Zienswijze 3	27
4.4	Zienswijze 4	30
4.5	Zienswijze 5	35
4.6	Zienswijze 6	36

1 Inleiding

Voor u ligt de nota van beantwoording zienswijzen op de zienswijzen en adviezen die zijn ingediend naar aanleiding van de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) Ontwikkeling Maritiem Cluster Den Helder. De NRD is opgesteld in het kader van een vrijwillige plan-milieueffectrapportage (mer) voor het omgevingsprogramma Ontwikkeling Maritiem Cluster Den Helder. In het omgevingsprogramma wordt uitgelegd hoe het gebied ontwikkeld gaat worden en wat de ambities, beleidsvoornemens en maatregelen zijn. De verschillende projecten binnen de ontwikkeling van het Maritiem Cluster worden opgenomen in het omgevingsprogramma en daarmee ook onderzocht in de mer. In het milieueffectrapport (plan-MER) staan de resultaten van de onderzoeken beschreven. De twee afzonderlijke producten, het omgevingsprogramma en het plan-MER zullen, zullen parallel en synchroon de procedure tot vaststelling doorlopen.

1.1 Procedure

Het omgevingsprogramma wordt vastgesteld door het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Den Helder (hierna de gemeente), als bevoegd gezag. De provincie Noord-Holland en het ministerie van Defensie werken samen met de gemeente aan de totstandkoming van het programma.

De NRD is een belangrijke eerste stap in de mer waarin de inhoud, de te onderzoeken alternatieven en de diepgang van het plan-milieueffectrapport (plan-MER) worden bepaald. Hiermee wordt voldaan aan de wettelijke taak om bestuursorganen en instanties te raadplegen over de reikwijdte en detailniveau van het op te stellen plan-MER. We hebben gekozen voor een bredere raadpleging en iedereen in de gelegenheid gesteld om een zienswijze kenbaar te maken en om diverse instanties en ook de Commissie voor de milieueffectrapportage (Commissie mer) in deze fase om een advies te vragen.

De NRD heeft van 16 februari 2026 tot en met 30 maart 2026 ter inzage gelegen. In totaal zijn 6 zienswijzen en 4 adviezen binnengekomen. Het advies van de Commissie mer is te raadplegen via: <https://www.commissiemer.nl/advies/ontwikkeling-maritiem-cluster-den-helder/>

1.2 Hoofdlijn ingediende zienswijzen en adviezen

De zienswijzen en de adviezen op de NRD bevatten vragen en opvattingen over ambities en voorgenomen maatregelen binnen het Maritiem Cluster en doen suggesties voor aanpassing van de uit te voeren plan-MER. Dat is ook precies de bedoeling: in dialoog met stakeholders komen tot de juiste opzet van het uit te voeren m.e.r.-onderzoek. Het is de inzet van deze nota van beantwoording om eenieder zo goed mogelijk antwoord te geven op de ingediende suggesties en te laten zien hoe we daarmee om zullen gaan.

De algemene indruk is dat de ingediende zienswijzen daadwerkelijk bijdragen aan de kwaliteit van het op te stellen plan-MER. De zienswijzen benadrukken immers het belang van een zorgvuldig onderzoek en zij geven handvatten om de onderzoeksvragen meer precies te richten op punten die indieners van belang vinden. Daarbij gaat het bijvoorbeeld om de volgende vragen: welke alternatieven en oplossingsrichtingen zijn te onderscheiden, met welke diepgang en aandachtspunten moeten die worden onderzocht, en welke thema's en criteria zijn straks belangrijk voor de besluitvorming. Kortom, de adviezen en zienswijzen dragen bij aan een plan-MER dat de benodigde informatie bevat voor het nemen van zorgvuldige en goed onderbouwde besluiten.

Samenvattend gaan de ingediende zienswijzen en adviezen over de volgende onderwerpen:

- Scherpste aanbrenge in de doelen van het programma Ontwikkeling Maritiem Cluster Den Helder in relatie tot de af te wegen oplossingsrichtingen en alternatieven;
- Aandacht voor onderbouwing van eerder onderzochte dan wel afgefallen alternatieven;
- Aandacht voor enkele nieuwe alternatieven;
- Aandacht en aanvullende opmerkingen met betrekking tot de te onderzoeken milieueffecten;
- Aandacht en aanvullende opmerkingen met betrekking tot de verkeerskundige effecten en daarbij behorende onderzoeken.

1.3 Wijze van beantwoording

In deze nota van beantwoording zijn de zienswijzen en adviezen per indiener samengevat en van een reactie voorzien. De beantwoording richt zich in de eerste plaats op de NRD zelf: dus op de vraag wat in de mer onderzocht moet worden en op welke manier. De beantwoording is opgesteld op basis van de kennis en inzichten die op dit moment beschikbaar zijn. Indien in het verdere proces van de mer nieuwe informatie wordt verkregen, zal dit worden verwerkt in het plan-MER.

Zienswijzen die niet gaan over de inhoud of de reikwijdte van de NRD zijn niet opgenomen in deze nota van beantwoording. Deze reacties vallen buiten het doel van de NRD en worden daarom hier niet inhoudelijk behandeld. Waar relevant en mogelijk, nemen we deze punten wel mee in het vervolg van het proces.

In verband met de Algemene Verordening Gegevensbescherming (AVG) zijn de persoonsgegevens van natuurlijke personen die een reactie hebben ingediend geanonimiseerd en voorzien van een nummer. Dit nummer wordt doorgegeven aan de indieners. Met dit nummer kunnen zij in deze nota van beantwoording de reactie op hun zienswijze vinden.

1.4 Hoofddijn van beantwoording/aanvullingen op de NRD

Meerdere zienswijzen, adviezen en het advies van de Commissie mer richten zich op eerder uitgevoerde onderzoeken en beoordeelde alternatieven. Deze zullen bij het opstellen van het omgevingsprogramma en het plan MER in samenhang worden beschouwd.

De ingebrachte zienswijzen en adviezen geven daarnaast aanleiding om, aanvullend op de NRD, ook de volgende oplossingsrichtingen te beschouwen in het plan-MER:

- een oplossingsrichting zonder Ravelijnbrug, maar met alleen de verplaatsing van de Moormanbrug;
- een oplossingsrichting met maximale inzet op duurzame mobiliteit;
- een oplossingsrichting met als uitgangspunt het opwaarderen in plaats van afwaarderen van de Van Kinsbergenbrug.

In voorbereiding op de plan-MER wordt een voorafgaande verkenning Ravelijntunnel in plaats van beweegbare brug uitgevoerd. Uit deze verkenning moet blijken of dit een redelijk alternatief is dat wordt betrokken bij het plan-MER.

Daarnaast onderschrijven wij dat de doelen van het omgevingsprogramma scherper kunnen worden geformuleerd, juist omdat zij bepalend zijn voor de afweging tussen alternatieven. Het aanscherpen van die doelen is onderdeel van de eerstvolgende fase, voorafgaand aan het uitvoeren van de onderzoeken. De oorspronkelijke NRD en de uitkomst van deze nota van beantwoording vormen samen de basis voor de verdere aanpak van het plan-MER.

1.5 Vervolg

De komende periode werken wij aan de inventarisatie van eerder onderzochte oplossingen en maken we de doelen van het programma scherper. Daarna worden de onderzoeken uitgevoerd zoals beschreven in de NRD en in deze nota van beantwoording. Op basis daarvan worden het plan-MER en het omgevingsprogramma Ontwikkeling Maritiem Cluster Den Helder opgesteld. Deze stukken worden daarna ter inzage gelegd. Iedereen kan dan opnieuw reageren door een zienswijze in te dienen. Ook de Commissie mer en andere adviseurs worden in die fase opnieuw om advies gevraagd.

Naast deze formele stappen vinden wij ook het participatieproces belangrijk. Participatie draagt bij aan transparantie, kwaliteit en maatschappelijk draagvlak. Daarom wordt het vervolg niet alleen via formele inspraakmomenten ingericht, maar ook via het communicatie- en participatieplan 'Dialogo aan de kade'. Aan de hand van dat plan wordt verder uitgewerkt hoe inwoners, ondernemers, omwonenden en andere betrokkenen in het vervolg van het proces worden betrokken, bijvoorbeeld via informatiebijeenkomsten, gesprekken en andere vormen van participatie. Zo kunnen informatie/participatiebijeenkomsten georganiseerd worden voor het omgevingsprogramma en de plan-MER. Het plan-MER en het proces daaromheen kan ook onderdeel zijn van een breder informatie/participatiemoment.

Na het omgevingsprogramma volgt per project verdere besluitvorming. Daarbij kan per project een aparte buitenplanse omgevingsplanactiviteit (BOPA) aan de orde zijn. Een BOPA is een besluit waarmee een ontwikkeling mogelijk kan worden gemaakt als deze niet past binnen het geldende omgevingsplan. Bij die afzonderlijke besluiten wordt steeds aangegeven welke procedure geldt en of bezwaar of beroep mogelijk is.

De terinzagelegging van het plan-MER en het omgevingsprogramma Ontwikkeling Maritiem Cluster Den Helder wordt bekendgemaakt via de gebruikelijke openbare kanalen, zoals de websites van de betrokken overheden en overheid.nl. In de bekendmaking staat waar en wanneer de stukken in te zien zijn en hoe een zienswijze kan worden ingediend.

Globaal ziet de planning er als volgt uit:

Fase 1	inventarisatie eerdere onderzoeken	4 ^e kwartaal 2026
Fase 2	uitvoeren onderzoeken en plan-MER	2027

Parallel aan het plan-MER wordt het omgevingsprogramma opgesteld. Nadat het ontwerp is vastgesteld wordt het omgevingsprogramma samen met het plan-MER bekendgemaakt en is er gelegenheid om inhoudelijk op te reageren. De inzichten die in deze ronde worden opgehaald zullen worden verwerkt en vervolgens zullen het plan-MER en het omgevingsprogramma worden vastgesteld.

2 Advies van de Commissie voor de milieueffectrapportage

	Advies	Reactie
		Algemene opmerking vooraf: Deze NvB gaat in op de specifieke onderdelen van het advies van de Commissie mer. Dit laat onverlet dat het gehele advies wordt betrokken bij de verdere uitwerking van het omgevingsprogramma en het plan-MER.
a	Om de samenhang binnen het Maritiem Cluster te borgen moeten alle relevante ontwikkelingen binnen het OMC een plek krijgen in het MER. Dat vraagt om onderzoek waarbij keuzes voor de inrichting van het gehele gebied aan bod komen. Daarbij is relevant dat wanneer al gemaakte keuzes niet in een MER zijn onderzocht, dit MER moet laten zien hoe het milieubelang daarbij is meegewogen.	Bij het opstellen van het programma en het plan-MER zullen eerdere onderzoeken en beoordelingen in samenhang worden beschouwd. Daarbij zullen wij ingaan op de doelen van het programma, keuzes die gemaakt zijn en welke onderzoeken daaraan vooraf zijn gegaan. Ook de afbakening van de scope komt daarbij aan bod en wat de redelijke alternatieven zijn om die doelen te realiseren.
b	Het is aan te bevelen om de ambities en doelen van zowel het OMC als geheel als van het programma (als onderdeel waarin een deel van de projecten is ondergebracht) helder, concreet en toetsbaar te formuleren. Maak ook duidelijk wat de opgave is om deze doelen te bereiken door de huidige en verwachte knelpunten in aard en omvang te beschrijven.	Bij de uitwerking van het plan-MER zullen de doelen van het programma OMC concreet worden gemaakt passend bij de fase van het programma, waarmee deze tevens dienen als afweging van de alternatieven.
c	Doe een alternatievenonderzoek waarmee de verschillende mogelijkheden om de doelen te bereiken worden onderzocht. Denk bijvoorbeeld aan het inzetten op duurzame mobiliteit of de manier waarop de vaarroute door de Koopvaardersbinnenhaven gebruikt gaat worden.	In het plan-MER zullen de effecten van de verschillende alternatieven op de doelen zo veel mogelijk in kaart worden gebracht en worden beschouwd. Duurzame mobiliteit wordt in aanvulling op de NRD als alternatief betrokken bij het plan-MER.
d	Maak de milieugevolgen van de verschillende alternatieven en wat zij bijdragen aan de doelen inzichtelijk. Daarbij is belangrijk dat het detailniveau van het MER en het programma op elkaar aansluiten.	In het plan-MER worden de alternatieven op een passende wijze beoordeeld op hun milieueffecten en op hun bijdrage aan de beoogde doelen van het programma.

	Advies	Reactie
	Gezien de ambities adviseert de Commissie om onderscheidende alternatieven te onderzoeken die uitgaan van:	
e	Het alternatief uit de NRD: zoals weergegeven in figuur 2 (verplaatsing Moormanbrug, zoekgebied Ravelijnbrug, Tracé en gebiedsontwikkeling Nieuwe Diep/Nieuwe Werk, Ontwikkeling Buitenveld).	Conform de NRD wordt in het plan-MER dit alternatief beschouwd.
f	Duurzame mobiliteit: maximale invulling geven aan de ambities van de gemeenten Den Helder en Texel en de provincie Noord-Holland op het gebied van duurzame mobiliteit.	Dit advies wordt overgenomen. In het plan-MER zal een alternatief met maximale inzet op duurzame mobiliteit worden beschouwd. Hierbij wordt aangesloten bij de in 2025 vastgestelde Mobiliteitsaanpak Texel-Den Helder.
g	Herwaarderen van de vaarwegklasse Koopvaardersbinnenhaven. Deze route wordt nu voornamelijk gebruikt door recreatievaart en kleine scheepvaart, en slechts incidenteel door grotere schepen. Dit biedt ruimte voor een andere positionering en invulling van de bruggen zoals voorgesteld in alternatief 1.	Dit onderdeel van het advies van de Commissie mer zal bij het opstellen van het plan-MER eerst op zijn feitelijke merites worden beschouwd voordat hierover een definitief standpunt wordt bepaald. Wel merken we op dat wij het door de commissie geschetste beeld dat deze route slechts incidenteel door grotere schepen wordt gebruikt niet herkennen. Het betreft niet alleen riviercruiseschepen (circa 100 bezoeken oftewel 200 scheepsbewegingen in de periode maart – oktober), maar ook schepen voor onderhoud bij de scheepswerf Damen.
h	Verplaatsing van de Moormanbrug: Om de effecten van de afzonderlijke onderdelen goed in beeld te krijgen, is het ook zinvol een toekomstige situatie te onderzoeken mét verplaatsing van de Moormanbrug, zónder nieuwe Ravelijnbrug.	Dit advies wordt overgenomen. In het plan-MER zal dit alternatief worden beschouwd.
i	Paragraaf 2.3 laatste alinea - Omgevingsvisie Den Helder: In deze alinea wordt genoemd dat een mer is uitgevoerd op deze Omgevingsvisie waarbij "op een hoger abstractieniveau de projecten in het OMC zijn vastgesteld en in het MER zijn onderzocht".	Het omgevingsprogramma moet gezien worden als een nadere uitwerking binnen omgevingsvisie. Het ligt niet in de lijn der verwachting dat de omgevingsvisie gewijzigd wordt. Het omgevingsprogramma beschouwt welke redelijke alternatieven binnen de scope van het programma zijn opgenomen en wat

Advies	Reactie
In het rapport van de Commissie mer wordt, in reactie op deze MER voor het onderwerp havenontwikkeling, o.a. aangegeven: "De Commissie adviseert om in een aanvulling op het MER, voorafgaand aan de besluitvorming, alternatieve beleidsopties binnen de milieupgaven te signaleren en die vervolgens op hun milieueffecten te vergelijken (zie paragraaf 2.4). Gebruik deze vergelijkingen vervolgens voor verrijking en mogelijk aanpassing van de omgevingsvisie zelf, of voor de verdere uitwerking van de visie in programma's en het omgevingsplan".	de milieueffecten zijn op basis van het plan-MER. Bij het opstellen van het programma en het plan-MER zullen eerdere onderzoeken en beoordelingen in samenhang worden beschouwd

3 Ontvangen adviezen

3.1 Omgevingsdienst Noord-Holland Noord

	Advies	Reactie
a	Omdat de procedure nog niet bekend is, toetst de omgevingsdienst aan ETFAL (evenwichtige toedeling van functies aan locaties) en een goed woon- en leefklimaat. De omgevingsdienst heeft niet eerder over de ontwikkeling geadviseerd.	Kennisgenomen van advies van de Omgevingsdienst Noord-Holland Noord. In het MER en de verdere planuitwerking worden de effecten op de fysieke leefomgeving onderzocht, waaronder de aspecten die van belang zijn voor een goed woon- en leefklimaat. Daarbij wordt uitgegaan van het op dat moment geldende wettelijke en beleidsmatige beoordelingskader. De resultaten van deze onderzoeken worden betrokken bij de verdere besluitvorming.
b	Uit de aangeleverde informatie is gebleken dat er op de locatie geen milieubelastende activiteiten worden uitgevoerd. Daarom is er geen informatie-, melding-, of vergunningplicht voor het onderdeel milieu.	Dit onderdeel van uw advies is voor kennisgeving aangenomen.
c	Infrastructurele werken zoals wegen en bruggen hebben geen richtafstanden vanuit de handreiking 'Bedrijven en milieuzonering 2009' of de handreiking Activiteiten en milieuzonering van de VNG. Wel wordt geadviseerd te letten op inpassing op de nieuwe locaties van functies die mogelijk verplaatsen, zoals de TESO Veerhaven en het magazijn bij de te verplaatsen Moormanbrug.	Er wordt rekening gehouden met het mogelijk (gedeeltelijk) verplaatsen van de aangehaalde functies.
d	De NRD is met betrekking tot bodem akkoord. Geen opmerkingen.	Dit onderdeel van uw advies is voor kennisgeving aangenomen.
e	De militaire explosieaandachtsgebieden zullen worden onderzocht door TNO, waarbij de contouren anders kunnen komen te liggen. Deze zullen daarna worden beschouwd in de mer, samen met civiele externe veiligheidsrisico's, gebouwen en locaties. Hierover zijn geen op- of aanmerkingen. Ter informatie ontvangt de omgevingsdienst wel graag het onderzoek en de herberekening van de militaire explosieaandachtsgebieden, wanneer deze gereed zijn. Er zijn geen op- of aanmerkingen.	Voor zover bekend zijn verschuivingen van militaire explosieaandachtsgebieden niet aan de orde en worden dan ook niet onderzocht. Wanneer het nodig is om aanvullend onderzoek naar de militaire explosieaandachtsgebieden te doen, worden de uitkomsten voor zover mogelijk ter informatie toegezonden aan de omgevingsdienst.

	Advies	Reactie
f	Voor wegverkeer moet uiteindelijk de eindsituatie worden onderzocht. Daarbij moet duidelijk zijn wie wegbeheerder is. Dit is of de provincie, of gemeente of mogelijk Defensie. Voor een provinciale weg moeten Geluidproductieplafonds (GPP's) worden vastgesteld en gemeentelijke wegen moeten worden opgenomen in de Basis Geluid Emissie kaarten. Daarbij wordt geadviseerd om gezien de duur van het project onderzoeken te laten uitvoeren naar de gefaseerde fases. In het Maritiem Cluster Den Helder liggen 4 geluidgezoneerde industrieterreinen: Haven Den Helder, Industrieterrein Oostoever, Industrieterrein Kooypunt en Marine Vliegveld De Kooy. Bij ontwikkelingen/wijzigingen moet worden getoetst aan de inpasbaarheid in de bestaande geluidzone. Geadviseerd wordt om de geluidgezoneerde industrieterreinen te actualiseren volgens de huidige wet- en regelgeving; dit is met het opnemen van GPP's en op te nemen in het Omgevingsplan gemeente Den Helder. Daarbij spelen voor geluidgezoneerd industrieterrein Haven Den Helder ook nog de realisatie van legering op Buitenveld en het realiseren van een onderwijsfunctie (geluidgevoelig) in "Het Paleis". De in de tabel 5-2 "Samenvattende tabel van uit te voeren onderzoek" opgenomen onderzoeken moeten worden uitgevoerd. Opgemerkt wordt dat: • In het geval bedrijven zoals het bedrijf Damen Shipyards en de TESO in de haven van Den Helder bij de ontwikkelingen worden betrokken, ook moet worden gekeken naar de nodige vergunningen/inpassingen in de zone; • Voor de relatie en ontwikkelingen op de Kooyhaven moet contact worden opgenomen met gemeente Hollands Kroon.	Geluid is opgenomen in de NRD als te onderzoeken thema's in de plan-MER. Geluidproductieplafonds, Basis Geluid Emissie kaarten, geluidszoneringen van industrieterreinen volgen net als het aanpassen van het omgevingsplan, een eigen traject. Ze zijn geen onderdeel van het op te stellen omgevingsprogramma voor het Maritiem Cluster en worden dan ook niet meegenomen in de mer. Het thema geluid maakt onderdeel uit van het plan-MER. Inzichten kunnen van invloed zijn op toekomstige omgevingsvergunningen of wijzigingen van het omgevingsplan. Zoneringen en waardes worden echter niet met het plan-MER en/of omgevingsprogramma vastgesteld.
g	De nodige onderzoeken zoals opgenomen in "Tabel 5-2 Samenvattende tabel van uit te voeren onderzoek" moeten worden uitgevoerd.	Bij het uitvoeren van de onderzoeken wordt rekening gehouden met de nieuwe normen voor luchtkwaliteit.

	Advies	Reactie
	Daarbij moet al rekening worden gehouden met de nieuwe normen voor luchtkwaliteit die per 2030 gelden.	
h	Het plangebied ligt op circa 1,5 km van het dichtstbijzijnde NNN-gebied en op circa 8,75 km van het dichtstbijzijnde Beschermd landschap, en maakt dus geen onderdeel uit van het NNN of het Beschermd landschap.	Dit onderdeel van uw advies is voor kennisgeving aangenomen.
i	De geplande activiteiten vinden plaats direct naast het Natura 2000-gebied Waddenzee. Enkele externe negatieve effecten zijn niet uit te sluiten. Zodoende moet een ecologische voortoets in het kader van Gebiedsbescherming (overige effecten) opgesteld en aangereikt te worden.	Er wordt een ecologische voortoets opgesteld en aangereikt aan de omgevingsdienst.
j	Geadviseerd wordt om eerst het onderdeel stikstof uit te zoeken met het laten opstellen van een AERIUS-berekening, met rapportage. Daarna kunnen overige aspecten onderzocht worden. Mocht blijken dat het plan/project, vanwege stikstof, geen doorgang kan vinden, dan zijn er nog geen onnodige kosten gemaakt aan andere onderzoeken.	Zoals aangegeven in de NRD worden voor het MER nog AERIUS-berekeningen uitgevoerd.
k	Bij het uitvoeren van sloopwerkzaamheden, waarbij het sloopaafval meer dan 10 m ³ bedraagt, is de uitvoerder verplicht materieel te gebruiken met een zo laag mogelijke emissie van stikstofverbindingen.	Dit onderdeel van uw advies is voor kennisgeving aangenomen.
l	Bij het adviesverzoek is geen quickscan toegevoegd. Op basis van de aanwezige natuurwaarden, de kenmerken van het plangebied en het project wordt een quickscan wel nodig geacht. Een quickscan dient derhalve opgesteld en aangereikt te worden.	Een quickscan wordt nog opgesteld en aangereikt aan de omgevingsdienst.
m	Er is een aanmeldnotitie voor een mer-beoordeling aangereikt. Paragraaf 5.4.2 van de aanmeldnotitie ziet toe op het onderdeel natuur. De conclusies in het kader van natuur zijn correct, alleen wordt paragraaf 5.3.2 genoemd. Deze paragraaf bestaat echter niet in de NRD.	De fout in de verwijzing wordt hersteld.
n	De NRD met betrekking tot natuur is akkoord.	Dit onderdeel van uw advies is voor kennisgeving aangenomen.

3.2 Veiligheidsregio Noord-Holland Noord

	Advies	Reactie
a	Vanuit incident- en rampenbestrijding is het advies om het volgende met de NRD te onderzoeken: • effecten van brugopeningen en verkeersstromen op opkomsttijden van hulpdiensten; • scenario's waarbij één of meerdere verbindingen uitvallen; • de bereikbaarheid van kritieke locaties zoals marinehaven, civiele haven, veerhaven en industriële installaties.	Via incidentmanagement wordt bereikbaarheid en doorstroming van nood- en hulpdiensten geborgd. Daarbij wordt geborgd dat gebieden te allen tijde bereikbaar blijven, indien mogelijk via meerdere routes, en dat het wegennet voldoende alternatieve routes biedt bij calamiteiten en afsluitingen. Zo blijft de bereikbaarheid van kritieke locaties zoals genoemd gewaarborgd.
b	Vanuit incidentbestrijding als crisisbeheersing is het noodzakelijk dat de MER inzicht biedt in: • evacuatiemogelijkheden bij incidenten, zowel binnen Den Helder en omgeving als van Texel; • verkeersmanagement bij grote incidenten of calamiteiten rondom de(nood)aanlandingsplaats van de TESO; • bereikbaarheid voor hulpdiensten en het Noordwest Ziekenhuisgroep locatie Den Helder tijdens piekmomenten zoals toeristische drukte of defensieactiviteiten; • logistieke afwikkeling van nood- en hulpdiensten in het havengebied.	Met de realisatie van het tracé Nieuwe Diep/Nieuwe Werk ontstaat een tweede route die ook voor calamiteiten gebruikt kan worden. Met het verkeersonderzoek dat voor het MER wordt opgesteld, kan inzichtelijk gemaakt worden wat dit doet voor de punten die door de veiligheidsregio hier worden aangedragen.
c	Vanuit zowel risicobeheersing als crisisbeheersing is het noodzakelijk dat bij externe veiligheid en nautische veiligheid specifiek wordt gekeken naar: • de diverse incidenttypen met mogelijk zeer omvangrijke gevolgen (zoals bijvoorbeeld scheepsbrand, explosies, brandstofincidenten, maritieme ongevallen, etc.); • effecten van groei van scheepvaart en de komst van grotere schepen; • interactie tussen civiele en militaire activiteiten; • risico's voor nabijgelegen woongebieden.	In de NRD is aangegeven dat zowel externe als nautische veiligheid te onderzoeken aspecten zijn in het plan-MER.

	Advies	Reactie
d	Bij de beoordeling van varianten en alternatieven dient nadrukkelijk rekening te worden gehouden met de noodzaak van bereikbaarheid en bestrijdbaarheid van incidenten. Zowel gedurende de transitiefase en nadat alle projecten hun eindstadium behalen. Ook is het van belang dat aandacht wordt besteed aan de vraag of nieuwe infrastructuur de operationele ruimte voor hulpdiensten vergroot of beperkt.	Met het verkeersonderzoek dat voor het plan-MER wordt opgesteld kan inzichtelijk gemaakt worden wat de varianten en alternatieven doen voor de punten die hier worden aangedragen.
e	Het is van belang dat de MER beschrijft hoe: • mogelijkheden voor evacuatie bij grote incidenten; • zelfredzaamheid van aanwezigen; • opvanglocaties en veilige verzamelplaatsen; • communicatie en informatievoorziening bij incidenten; worden geborgd gedurende de transitiefase en nadat alle projecten hun eindstadium behalen.	Evacuatieplannen behoren niet tot de scope van een MER. Dergelijke zaken komen aan bod bij de aanvragen om omgevingsvergunningen, als de projecten een concrete invulling krijgen.
f	Vanuit incidentbestrijding als crisisbeheersing is het noodzakelijk dat in de mer ook scenario's worden meegenomen zoals: • grootschalige brand of explosie in het havengebied; • maritieme incidenten met grote schepen; • incidenten met gevaarlijke stoffen; • uitval van kritieke infrastructuur (bruggen, wegen, energie).	In de NRD is aangegeven dat externe veiligheid een van de te onderzoeken aspecten is in het plan-MER.
g	Vanuit Incidentbestrijding als crisisbeheersing is het belangrijk dat bij nautische veiligheid en risico's op aanvaringen of andere scheepvaartincidenten specifiek in het MER aandacht wordt besteed aan: • risico's van aanvaringen of scheepsbranden; • bereikbaarheid van schepen voor hulpdiensten; • effecten van gewijzigde vaarroutes; • interactie tussen recreatievaart en beroepsvaart.	In de NRD is aangegeven dat zowel externe als nautische veiligheid te onderzoeken aspecten zijn in het plan- MER.

	Advies	Reactie
h	Vanuit veiligheidsperspectief is het van belang dat bij de bouwfase onder meer wordt onderzocht: • invloed op de bereikbaarheid en inzetbaarheid voor hulpdiensten tijdens de bouwfase; • (extra)risico's van bouwactiviteiten in het havengebied; • verkeersveiligheid rondom bouwlocaties; • mogelijke cumulatie van werkzaamheden.	Zowel in de NRD als in het plan-MER worden geen aandachtspunten behandeld, die pas voor de uitvoeringsfase relevant zijn. Bij de vergunningverlening worden die aspecten onderzocht en daarna aan de veiligheidsregio voorgelegd voor advies.

3.3 Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed

	Advies	Reactie
a	Onlangs is een nieuwe handreiking opgesteld over het meenemen van cultureel erfgoed in mer-procedures. Geadviseerd wordt deze te gebruiken.	Wij danken de RCE voor de verwijzing. Bij het uitvoeren van het onderzoek naar cultuurhistorie, wordt de handreiking betrokken.
b	Voor de inventarisatie en waardering van het aanwezige cultureel erfgoed wordt verwezen naar de Erfgoedatlas van de RCE.	Wij danken de RCE voor de verwijzing en nemen die voor kennisgeving aan.
c	Benoemd worden de volgende rijksmonumenten, die (mogelijk) door meerdere (deel)projecten worden aangetast: • Kantoor/Gebouw voor het loodswezen (Rijksmonumentnummer 508485) - Het Nieuwe Diep 23, 1781 AC te Den Helder Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed • Loodsen en Kantoor (Rijksmonumentnummer 508486) - Het Nieuwe Diep 37, 1781 AE te Den Helder Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed • Fort Westoever (Rijksmonumentnummer 338230) - Westoever 1, 1785 PB te Den Helder Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed • Het Nieuwe Werk/Fort Oostoever (Rijksmonumentnummer 338260 - Het Nieuwe Werk 36, 1781 AL te Den Helder Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed	Wij danken de RCE voor de verwijzing en nemen die voor kennisgeving aan.
d	Daarnaast wordt geconstateerd dat een deel van de projecten zich bevindt binnen het beschermde gezicht Stelling Den Helder, wat in de NRD is benoemd. Hiervoor wordt verwezen naar enkele bronnen van de RCE: • Verdichtingsopgaven - Erfgoedinclusief verdichten in beschermde stadsgezichten Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed • Transformeren met cultureel erfgoed - Transformeren met cultureel erfgoed. Handreiking voor het opstellen van transformatiekaders Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed	Wij danken de RCE voor de verwijzing en nemen die voor kennisgeving aan.
e	De rijksdienst kan zich vinden in de wijze waarop cultureel erfgoed in het beoordelingskader is opgenomen (pag. 27 – Tabel 5-2), namelijk in de omschrijving archeologie en cultuurhistorie. Geadviseerd wordt om op basis van bovenstaande punten onderzoek te doen naar cultureel erfgoed-inclusieve varianten en mogelijkheden. De RCE wordt hier graag bij betrokken.	In de NRD zijn archeologie en cultuurhistorie opgenomen als thema's die worden onderzocht in het plan-MER. Bij het project Buitenveld is de RCE al betrokken.

3.4 Rijkswaterstaat West-Nederland Noord

	Advies	Reactie
a	Rijkswaterstaat kan zich vinden in de beschrijving in de NRD dat een alternatief wordt uitgewerkt, waarbij de aanlanding van de veerverbinding tussen Den Helder en Texel wordt beschouwd in combinatie met een mogelijke optimalisatie van de havenkom. Rijkswaterstaat hecht er aan dat de verdere uitwerking van varianten en de beoordeling van effecten plaatsvindt in goede afstemming met Rijkswaterstaat, gelet op haar rol als beheerder en opdrachtgever van de nieuwe aanlandinrichting.	De veerverbinding is in de NRD als gegeven opgenomen. Er vindt afstemming plaats met Rijkswaterstaat over varianten en effecten, als die van invloed zijn op de bereikbaarheid van de veerhaven.
b	Vanaf 2028 zal voornemens het nieuw N2000 Beheerplan in werking treden. Daarvoor is het afgelopen jaar een ecologische toets baggeren en verspreiden uitgevoerd, die naar verwachting in de loop van 2026 definitief zal worden. Mochten de hoeveelheden buiten de getoetste hoeveelheden van het huidige, dan wel nieuwe N2000 Beheerplan vallen, dan is een separate N2000 vergunning noodzakelijk of kan dit worden. Het verdient aanbeveling hierover contact te zoeken met Rijkswaterstaat (voortouwnemer N2000 Beheerplan) en wellicht tevens het ministerie van LVVN (bevoegd gezag i.r.t. N2000 Waddenzee).	Wij danken Rijkswaterstaat voor de kennisgeving over eventuele gevolgen van een nieuw N2000 Beheerplan voor wanneer te zijner tijd een omgevingsvergunning aangevraagd wordt.

4 Zienswijzen

4.1 Zienswijze 1

	Zienswijze	Beantwoording
a	Paragraaf 1.1. - Programma en Planologische Procedures. In deze paragraaf wordt gesteld dat <i>"omdat meerdere projecten binnen het OMC niet passen binnen het vigerende planologische kader worden procedures opgestart om dit kader aan te passen zodra deze projecten nader zijn uitgewerkt"</i>. Tevens wordt gesteld dat <i>"vooruitlopend daarop willen de betreffende partijen een omgevingsprogramma vaststellen waarin de diverse projecten in samenhang op hoofdlijnen beleidsmatig worden voorbereid"</i>. Kunt u bevestigen dat dit de projecten zijn zoals genoemd in paragraaf 3.2 t/m 3.4? Welke mogelijke consequenties hebben eventuele aanpassingen van deze vigerende planologische kaders op onze huidige- en toekomstige bedrijfsactiviteiten? Worden ook de relevante aspecten uit de Havenbeveiligingswet geadresseerd in de NRD en vervolgens MER?	Het zal in het omgevingsprogramma inderdaad gaan om de projecten die zijn benoemd in § 3.2 en § 3.3 van de NRD. In § 3.4 is een aantal projecten benoemd dat buiten de scope van de mer (en ook het omgevingsprogramma) valt. Bij het opstellen van het omgevingsprogramma en de vervolgplannen voor de afzonderlijke deelprojecten wordt rekening gehouden met uitkomsten van de onderzoeken voor het MER én de al vergunde en toegestane activiteiten, en bijbehorende milieuruimten in het havengebied. De effecten en uitvoerbaarheid worden op het detailniveau van het omgevingsprogramma beoordeeld. Het geeft inzicht in de verwachte invloed op de omgeving. Het omgevingsprogramma regelt (borgt) de planologische mogelijkheden echter niet. De inpasbaarheid op detailniveau moet blijken uit latere planologische procedures (omgevingsvergunning/omgevingsplan). Rond het Nieuwe Diep/Nieuwe Werk is een gebiedsontwikkeling voorzien met de volgende doelen: • * het versterken van de havenfunctie en het faciliteren van havengebonden activiteiten; * het efficiënter benutten van de beschikbare ruimte door intensivering en een logische functietoedeling; * • het creëren van een samenhangende en toekomstbestendige ruimtelijke structuur; • * het verbeteren van de relatie tussen haven, stad en omliggende gebieden; • * het versterken van de aantrekkelijkheid van het gebied • voor bestaande en nieuwe bedrijven.

	Zienswijze	Beantwoording
		Verschuiving van milieuruimte door transformatie is nooit volledig uitgesloten. De Havenbeveiligingswet ziet toe op beveiliging van schepen en havenfaciliteiten, met uitzondering van militaire installaties. Het gaat daarbij vooral om bevoegdheden, organisatie en het havenveiligheidsplan. De wet zelf regelt geen fysieke ingrepen. Aspecten uit de Havenbeschermingswet worden dan ook niet meegenomen in een NRD of plan-MER.
b	Para 2.1 2e Alinea. In deze Alinea wordt gesteld dat "<i>de N250 dwars door Den Helder naar de haven</i>" loopt. Dit is naar onze mening een onjuiste weergave van de werkelijkheid; de provinciale N250 loopt langs de rand van de relevante woonwijken in Den Helder naar het opstel terrein/de aanlanding van de veerdienst van/naar Texel en niet naar de haven van Den Helder. Voor de zuiverheid van de uiteindelijke MER beoordeling adviseren wij deze alinea in die zin aan te passen.	De zin "<i>Vanaf de Kooybrug loopt de N250 dwars door Den Helder naar de haven</i>" wordt in het plan-MER vervangen door: "<i>Vanaf de Kooybrug loopt de N250 langs de westzijden van het Noordhollandsch Kanaal, Koopvaarders Binnenhaven en Willemsoord naar TESO Veerhaven.</i>"
c	Para 2.2 Geopolitieke instabiliteit De opmerkingen in deze alinea worden onderschreven. Worden ook infrastructurele aanpassingen voorzien die de weerbaarheid van bewoners en werknemers vergroten? Indien dit het geval is, worden deze ook meegenomen in het raamwerk NRD en verder onderzocht op haalbaarheid in het plan-MER?	Het aspect weerbaarheid wordt meegenomen in het beoordelingskader van het verkeerskundig onderzoek voor de integrale beoordeling van de effecten van de verkeersafwikkeling. Als uit dit onderzoek blijkt dat voor weerbaarheid extra maatregelen genomen moeten worden, worden die beoordeeld in de verdere uitwerking van de plannen.
d	Para 2.2.1 Ambities voor het gebied - gemeente Den Helder In deze para wordt een aantal ambities genoemd. Echter de ambitie om de bestaande maritieme activiteiten in en rondom de haven te versterken ontbreekt. Wordt deze ambitie wel meegenomen, en zo ja op welke wijze, in deze NRD?	Deze samenvattende passage sluit aan op de vastgestelde Omgevingsvisie Den Helder. Een betere bereikbaarheid en een toekomstige bestendige ontwikkeling van het gebied versterken ook bestaande maritieme activiteiten.

	Zienswijze	Beantwoording
e	Para 2.2.1. Ambities voor het gebied -Defensie Defensie, en daarmee ook de Koninklijke Marine, moderniseert en breidt in de komende jaren/decennia uit. Ook de wapensystemen aan boord van schepen en opslag van deze systemen veranderen in de komende jaren wat ook de dynamiek van plofzones in het OMC gebied zou kunnen raken. Worden de nieuwe wapensystemen en ligplaatsen van schepen die deze wapensystemen aan boord hebben, en daarmee ook de plofzones wijzigen, meegenomen in de NRD?	Externe veiligheid, waar plofzones onder vallen, wordt als onderdeel meegenomen in het op te stellen plan-MER. Het programma gaat uit van een nieuw kadedeel, maar legt daarop geen nieuwe risicobronnen of veiligheidscontouren.
f	Para 2.3 laatste alinea - Omgevingsvisie Den Helder In deze alinea wordt genoemd dat een MER is uitgevoerd op deze Omgevingsvisie waarbij <i>"op een hoger abstractieniveau de projecten in het OMC zijn vastgesteld en in het MER zijn onderzocht"</i> In het rapport van de Commissie-MER wordt, in reactie op deze MER voor het onderwerp havenontwikkeling, o.a. aangegeven: <i>"De Commissie adviseert om in een aanvulling op het MER, voorafgaand aan de besluitvorming, alternatieve beleidsopties binnen de milieupogaven te signaleren en die vervolgens op hun milieueffecten te vergelijken (zie paragraaf 2.4). Gebruik deze vergelijkingen vervolgens voor verrijking en mogelijk aanpassing van de omgevingsvisie zelf, of voor de verdere uitwerking van de visie in programma's en het omgevingsplan".</i> Mogelijk dat het genoemde Omgevingsprogramma de genoemde alternatieve beleidsopties identificeert en deze worden opgenomen in de NRD en vervolgens in de MER?	Toentertijd is de omgevingsvisie niet naar aanleiding van het advies aangepast. De op te stellen omgevingsprogramma en plan-MER kunnen gezien worden als een nadere uitwerking van (een deel) van de omgevingsvisie. Alternatieve beleidsopties worden behandeld in het plan-MER.
g	Para 3. Afbakening van projecten voor de MER De deelnemende partijen in het OMC hebben gekozen voor het opstellen van een Omgevingsprogramma waarover een integrale MER wordt uitgevoerd.	Projecten die niet bijdragen aan de doelstellingen van of opgenomen zijn in het bestuursakkoord, die geen samenhang vertonen, of die onvoldoende concreet/actueel/zeker zijn, vallen buiten de scope.

Zienswijze	Beantwoording
Hoewel de renovatie/vervanging TESO en opstelsterrein niet de verantwoordelijkheid zijn van het OMC is dit deel toch opgenomen in de genoemde afbakening. Echter, de keuze om dit onderwerp mee te nemen in de NRD en vervolgens de MER wordt zeker ondersteund. Wat ons inziens ontbreekt in de NRD, zijn de voorgenomen en mogelijke toekomstige activiteiten/ontwikkelingen op infrastructureel gebied op de Nieuwe Haven (bv. Harssens Schiereiland). Gegeven de horizon van de ontwikkelingen (2050) en activiteiten die in de verschillende clusters van de ontwikkelingen in het Maritieme Cluster worden voorzien, lijkt het zinvol dat ook dit gebied wordt opgenomen in deze NRD en vervolgens wordt geadresseerd in de MER. Ook valt op dat de Vaarroute Willemsoord niet wordt opgenomen in de NRD en MER. Dit voornemen heeft tot gevolg dat zowel Van Kinsbergenbrug als Zeedoksluisbrug vaker zullen zijn gesloten voor doorgaand verkeer hetgeen zeker ook gevolgen heeft voor het milieu en doorstroming van verkeer. In die zin wordt aanbevolen om de Vaarroute Willemsoord onderdeel te maken van deze NRD en MER. Een alternatief zou kunnen zijn om de gevolgen van het realiseren van deze Vaarroute te adresseren in de onderwerpen Van Kinsbergenbrug en Nieuwe Diep/Nieuwe Werk. Bij de Gebiedsontwikkeling Buitenveld wordt in algemene zin ook het gehele gebied van Willemsoord genoemd. Wordt in de NRD en daarmee ook de MER de gevolgen van een eventuele ontsluiting van Willemsoord via Buitenveld naar Het Nieuwe Diep meegenomen? Bij de Herbestemming Paleis wordt niet duidelijk of de nieuwe bestemming (maritieme innovatie en onderwijs) uitsluitend is bestemd voor militaire doeleinden of dat ook civiel gebruik is voorzien. Indien het laatste het geval is moeten mogelijk ook alternatieven worden gerealiseerd voor bereikbaarheid/parkeren.	Dit geldt onder andere voor de herbestemming van het Paleis en Harssens Schiereiland. Deze zijn nog niet concreet genoeg om nu mee te nemen als projecten. Andere projecten zoals versterking Havendijk en Vaarroute Willemsoord lopen juist op het omgevingsprogramma vooruit en zijn uitgangspunten voor de uit te voeren onderzoeken. Effecten die kunnen uitgaan van bijvoorbeeld de vaarroute, worden wel meegenomen bij de onderzoeken voor andere projecten in het MER, zoals de Van Kinsbergenbrug en Nieuwe Diep/Nieuwe Werk. Ook effecten van de ontsluiting van Buitenveld op Nieuwe Diep/Nieuwe Werk worden meegenomen. Er komt geen ontsluiting van Willemsoord via Buitenveld; hooguit voor langzaam verkeer en hulpdiensten. De huidige route voor Gevaarlijke Stoffen wordt meegenomen in het plan-MER als aspect waar vanuit externe veiligheid rekening mee gehouden wordt.

	Zienswijze	Beantwoording
	Wordt dit overwogen en is het dan ook zinvol om deze aspecten mee te nemen in zowel NRD als MER? Het Nieuwe Diep/Nieuwe Werk is onderdeel van de vastgestelde Gevaarlijke Stoffen route. Wordt dit aspect ook meegenomen in deze NRD en vervolgens MER?	
h	Para 4. Besluitvorming, procedures, participatie en inspraak. In de NRD wordt aangegeven dat een Omgevingsprogramma OMC wordt opgesteld. Tevens wordt in deze para (specifiek 4.3) een Ontwerpprogramma OMC genoemd. Vraag is of dit dezelfde of verschillende programma's zijn? Daarnaast de vraag of dit of deze programma's al in een zodanig stadium zijn dat een deugdelijke MER kan worden uitgevoerd?	Het gaat hier om een-en-hetzelfde omgevingsprogramma. Het plan-MER en de onderzoeken ervoor dienen ter onderbouwing van dat omgevingsprogramma.
i	Para 4.3 Procedurestappen. In deze para (3e alinea) wordt aangegeven dat de Commissie-MER om advies zal worden gevraagd aangaande het Omgevingsprogramma OMC Den Helder. Dit suggereert dat genoemd (concept)Omgevingsprogramma al is opgesteld (para 4.4). Is dit conceptprogramma al beschikbaar voor bestudering/bespreking? Daarnaast, mede in overweging nemende het eerdere advies van deze Commissie, kunt u aangeven of het uitgebrachte advies bindend is? Een eventuele aanvulling in deze NRD zou dit kunnen verhelderen.	De Commissie mer is gevraagd om een (vrijwillig) advies over de NRD. Omdat er nog geen concept of ontwerp is van het omgevingsprogramma, ging het niet om een advies over een omgevingsprogramma. Het advies van de Commissie mer is niet bindend. De informatie uit de NRD en de ontvangen zienswijzen worden meegenomen bij het opstellen van het omgevingsprogramma. Omdat er nog geen conceptversie van het omgevingsprogramma is, kan deze ook niet worden verstrekt.
j	Para 5.4 Effectonderzoek In deze paragraaf worden de verschillende milieuthema's genoemd en toegelicht. Vraag is of de mogelijke (infrastructurele en andere) effecten, zoals toegangscontroles en verkeersrouteringen, die de Havenbeveiligingswet en Regels/Maatregelen voor beveiliging van Defensieterreinen met zich meebrengen worden meegenomen in de uit te voeren onderzoeken?	Verkeerseffecten zijn onderdeel van het plan-MER. In het verkeersonderzoek nemen we dit in beschouwing. Activiteiten die volgen uit de Havenbeveiligingswet worden niet meegenomen in de NRD of plan-MER.

	Zienswijze	Beantwoording
k	Bijlage Al. Voorafgaand onderzoek naar alternatieven. In para A.1.1. worden (limitatief) een aantal onderzoeken genoemd die van belang zijn voor het Bereikbaarheidsspoor. Hierin wordt niet genoemd het, in opdracht van de Tweede Kamer uitgevoerde, onderzoek door Arcadis naar verbetering van de wegen N9, N99 en N250. In de conclusies en aanbevelingen van dit, in 2020/2021 uitgevoerde, rapport staan concrete maatregelen ter verbetering van de doorstroming op deze wegen die, tijdens gepland onderhoud van deze wegen, zouden worden uitgevoerd in opdracht van de Provincie Noord-Holland. Mogelijk dat dit onderzoek ook relevant is voor opname in dit overzicht.	In het kader van het in 2023 uitgevoerde wegonderhoud op de N250 is een aantal van de beschreven maatregelen uitgevoerd. De bijbehorende rapporten van 14 december 2020 en 31 mei 2021 worden meegenomen in de inventarisatie van de eerdere onderzoeken.

4.2 Zienswijze 2

	Zienswijze	Beantwoording
a	De Ondernemersvereniging Den Helder (OVDH) staat positief tegenover de voorgenomen ontwikkeling van het Maritiem Cluster Den Helder en ziet de versterking van de maritieme sector, de offshore-energieactiviteiten en de defensie gerelateerde functies als een belangrijke kans voor de verdere economische ontwikkeling van Den Helder.	We danken de ondernemersvereniging voor de positieve grondhouding.
	De zienswijze vraagt aandacht voor de volgende punten:	
b	In de eerste plaats is het van belang dat bij de verdere planvorming wordt geborgd dat de havenbedrijven ook in de toekomstige situatie hun activiteiten op een onbelemmerde wijze kunnen blijven uitvoeren.	Bij het opstellen van het omgevingsprogramma en de vervolgplannen voor de afzonderlijke deelprojecten wordt rekening gehouden met uitkomsten van de onderzoeken voor het MER én de al vergunde en toegestane activiteiten, en bijbehorende milieuruimten in het havengebied. De effecten en uitvoerbaarheid worden op het detailniveau van het omgevingsprogramma beoordeeld. Het geeft inzicht in de verwachte invloed op de omgeving. Het omgevingsprogramma regelt (borgt) de planologische mogelijkheden echter niet. De inpasbaarheid op detailniveau moet blijken uit latere planologische procedures (omgevingsvergunning/omgevingsplan). Rond het Nieuwe Diep/Nieuwe Werk is een gebiedsontwikkeling voorzien met de volgende doelen: • het versterken van de havenfunctie en het faciliteren van havengebonden activiteiten; • het efficiënter benutten van de beschikbare ruimte door intensivering en een logische functietoedeling; • het creëren van een samenhangende en toekomstbestendige ruimtelijke structuur;

	Zienswijze	Beantwoording
		• het verbeteren van de relatie tussen haven, stad en omliggende gebieden; • het versterken van de aantrekkelijkheid van het gebied voor bestaande en nieuwe bedrijven. Verschuiving van milieuruimte door transformatie is nooit volledig uitgesloten.
c	In de tweede plaats is het van belang dat wordt gezien in hoeverre de bereikbaarheid van het havengebied door de voorgenomen maatregelen daadwerkelijk wordt verbeterd, en dat de bereikbaarheid van het havengebied voor ondernemers ook in de toekomst gewaarborgd blijft.	Deze verkeersaspecten en bereikbaarheid worden meegenomen in de onderzoeken die worden uitgevoerd voor het plan-MER. Een van de onderzoeken die input hiervoor levert, is een verkeerskundig onderzoek dat op dit moment wordt uitgevoerd. Dat onderzoek moet inzicht geven in de werking en robuustheid van de verkeersstructuur van Nieuwe Diep/Nieuwe Werk. Op 22 juni 2026 is voor de gemeenteraad van Den Helder een Beeldvormende avond geweest over de opzet en uitgangspunten van dat onderzoek (terug te kijken via https://gemeenteraad.denhelder.nl/Vergaderingen/Beeldvormende-avond-Razende-Bol/2026/22-juni/19:30).
c	In de derde plaats is het wenselijk om te bezien of in en rondom het havengebied ook in de toekomstige situatie voldoende parkeercapaciteit beschikbaar blijft.	Uit het hiervoor genoemde verkeersonderzoek worden ook vragen en aandachtspunten gedestilleerd die in het vervolgproces (gebiedsontwikkeling, mobiliteitsaanpak, inclusief parkeren) een plek krijgen.
d	Vanuit het perspectief van de ondernemers is het wenselijk dat Buitenveld planologisch wordt vormgegeven als shortstay-huisvesting voor defensiepersoneel, en niet als reguliere permanente woningbouw. Wanneer dergelijke functies in directe nabijheid van een actief havengebied worden gerealiseerd, kan dit op termijn leiden tot druk op bestaande bedrijfsactiviteiten.	De ontwikkeling van Buitenveld bestaat uit een legering die geen permanent wonen is.

	Zienswijze	Beantwoording
e	De OVDH verzoekt het bevoegd gezag daarom om in het plan-MER expliciet te onderzoeken: • Hoe de bestaande vergunde milieugebruiksruimte van haven- en marine-bedrijven wordt geborgd; • Hoe voorkomen kan worden dat nieuwe ontwikkelingen indirect leiden tot beperkingen van bestaande bedrijfsactiviteiten; • Op welke wijze de ontwikkeling van Buitenveld planologisch wordt vormgegeven als shortstay-huisvesting voor defensiepersoneel en niet als reguliere woningbouw.	Zie bovenstaande reacties onder b. en d.
f	De OVDH verzoekt het bevoegd gezag daarom om in het plan-MER expliciet aandacht te besteden aan: • De bereikbaarheid van het havengebied via het tracé Nieuwe Diep/Nieuwe Werk; • De effecten van piekbelasting rond de TESO-veerhaven en mogelijke maatregelen om deze te spreiden; • De cumulatie van verkeer uit de veerhaven, het havengebied en de marinebasis; • De bijdrage van de verschillende brugvarianten aan een goed doorstromende en voorspelbare verkeersafwikkeling; • De mogelijke bijdrage van aanvullende ontsluitingsroutes aan een betere bereikbaarheid van het havengebied.	Deze aspecten komen aan bod bij het opstellen van het plan-MER. Zie bovenstaande reactie onder c. voor wat betreft het lopende verkeerskundige onderzoek.
g	Daarnaast kan een toename van verkeersbewegingen die samenhangt met parkeerdruk leiden tot extra geluidbelasting in de omgeving. Bij de beoordeling van geluid en veiligheid dient daarbij aansluiting te worden gezocht bij de regels uit het Besluit kwaliteit leefomgeving, waarin normen zijn opgenomen voor onder meer geluidbelasting en externe veiligheid bij ruimtelijke ontwikkelingen.	Het aspect geluidsbelasting komt aan bod in het plan-MER. Bij beoordelingen worden ook regels uit het Bkl toegepast.

	Zienswijze	Beantwoording
h	De OVDH verzoekt het bevoegd gezag daarom om in het plan-MER expliciet te onderzoeken: • De parkeerbehoefte die samenhangt met nieuwe ontwikkelingen, waaronder defensiehuisvesting in Buitenveld; • Op welke wijze deze parkeerbehoefte ruimtelijk wordt opgelost; • Hoe kan worden voorkomen dat parkeerdruk wordt afgewenteld op omliggende bedrijventerreinen; • De mogelijke gevolgen van parkeerdruk voor verkeersveiligheid en geluidbelasting.	Zie de beantwoording onder de punten c en g. Parkeren wordt niet meegenomen in de mer, maar bij de uitwerking van de deelprojecten.

4.3 Zienswijze 3

	Zienswijze	Beantwoording
a	Indien relevante aspecten niet expliciet in de NRD worden opgenomen, bestaat het risico dat het plan MER niet voldoet aan de eisen van zorgvuldigheid en volledigheid. Dit kan de rechtmatigheid van de daarop gebaseerde besluitvorming aantasten. De NRD dient derhalve zodanig te worden ingericht dat het plan-MER een volledig, inzichtelijk en toetsbaar beeld geeft van alle relevante effecten.	De NRD heeft als doel om vast te leggen welke milieueffecten in het plan-MER onderzocht worden en hoe diepgaand dat gebeurt. Dit betekent niet dat aspecten die niet erin benoemd zijn, niet in het plan-MER aan bod kunnen komen. Wel vormt het NRD een belangrijke basis voor een gericht en efficiënt milieueffectonderzoek. De NRD zorgt ervoor dat de plan-MER aansluit bij de relevante keuzes in de besluitvorming. Door de NRD ter inzage te leggen kunnen ook burgers, bedrijven, maatschappelijke organisaties en bestuursorganen meepraten over de inhoud van het plan-MER. Daarnaast is ook de Commissie mer om advies gevraagd voor de op te stellen plan-MER. Daarmee is een breder beeld verkregen van enkele aspecten die in het plan-MER aan bod kunnen komen, die nog niet benoemd waren in de NRD.
b	3.1 Onvoldoende expliciete borging integrale systeemanalyse, inclusief afweging tussen verkeerskundige en nautische belangen Verzoek: Opname in het MER van een expliciete en integrale systeemanalyse, inclusief worst-case scenario's en gevoeligheidsanalyses. Uit de NRD blijkt niet dat een integrale analyse van verkeerskundige en nautische systemen expliciet en samenhangend onderdeel uitmaakt van de onderzoeksopzet. Meer specifiek blijkt niet dat de volgende aspecten als zodanig zijn geborgd: • een samenhangende analyse van wegverkeer, vaarverkeer en brugbediening; • inzicht in gelijktijdige piekbelasting (waaronder TESO-, marine- en havenverkeer);	Bij de verkeersonderzoeken voor het plan-MER wordt voor de doorstroming ook onderzocht in hoeverre brugtijden van invloed kunnen zijn. Deze verkeersaspecten en de bereikbaarheid worden meegenomen in de onderzoeken die worden uitgevoerd voor het plan-MER. Een van de onderzoeken die input hiervoor levert, is een verkeerskundig onderzoek dat op dit moment wordt uitgevoerd. Dat onderzoek moet inzicht geven in de werking en robuustheid van de verkeersstructuur van Nieuwe Diep/Nieuwe Werk. Op 22 juni 2026 is voor de gemeenteraad van Den Helder een Beeldvormende avond geweest over de opzet en uitgangspunten van dat onderzoek (terug te kijken via https://gemeenteraad.denhelder.nl/Vergaderingen/Beeldvormende-avond-Razende-Bol/2026/22-juni/19:30).

	Zienswijze	Beantwoording
	- analyse van het functioneren en de robuustheid van het systeem bij verstoringen en calamiteiten. - bereikbaarheid als essentiële randvoorwaarde. - nautische veiligheid	Nautische veiligheid is onderdeel van het plan-MER.
c	6. Externe veiligheid (PR/GR) Verzoek: Opname in het MER van: - berekening van het plaatsgebonden risico (PR-contouren); - beoordeling van het groepsrisico (GR); - scenarioanalyse voor incidenten met gevaarlijke stoffen; - cumulatieve effecten met verkeers- en nautische risico's; - effecten van toename van personendichtheid (o.a. defensiehuisvesting).	Externe veiligheid is onderdeel van het plan-MER. Deze effecten worden op een bij het programma passend niveau in het plan-MER onderzocht.
i	7. Borging milieugebruiksruimte en 24/7-havenfunctie Verzoek: Expliciete borging in het MER van de bestaande milieuruimte en de 24/7 toegankelijkheid van het havengebied. Nieuwe ontwikkelingen mogen niet leiden tot: - beperking van vergunde milieugebruiksruimte; - indirecte aanscherping van milieunormen; - beperkingen in operationele inzetbaarheid.	Het plan-MER geeft een beeld van mogelijke gevolgen van bepaalde ruimtelijke ingrepen, maar waarborgt als zodanig geen milieuruimten en legt ook geen inperking van bestaande milieugebruiksruimte op.
j	8. Ontwikkeling Buitenveld (defensiehuisvesting) Verzoek: - onderzoek naar effecten op bestaande bedrijven; - planologische borging als niet-permanente (short-stay) functie; - uitsluiting van functies die leiden tot strengere milieunormen.	Zie ook eerdere beantwoording onder zienswijze 2. De ontwikkeling van Buitenveld bestaat uit een legering die geen permanent wonen is.

	Zienswijze	Beantwoording
k	9. Parkeerdruk, leefbaarheid en veiligheid De voorgenomen ontwikkelingen leiden tot een toename van parkeerbehoefte en verkeersdruk. Verzoek: • integrale parkeeraanalyse; • ruimtelijke inpassing van parkeeroplossingen; • beoordeling van effecten op verkeersveiligheid en bedrijfsvoering.	De aspecten leefbaarheid en veiligheid komen aan bod bij het opstellen van het plan-MER. Parkeren wordt niet meegenomen in de mer, maar bij de uitwerking van de deelprojecten. Uit het hiervoor genoemde verkeersonderzoek worden ook vragen en aandachtspunten gedestilleerd die in het vervolgproces een plek krijgen (gebiedsontwikkeling, mobiliteitsaanpak, inclusief parkeren).
l	10. Erfgoed en cultuurhistorische waarden Verzoek: Het plan-MER dient expliciet te onderzoeken: • de effecten van de voorgenomen ingrepen op cultuurhistorische waarden; • de impact op zichtlijnen, ruimtelijke structuur en waterbeleving; • de samenhang tussen erfgoed, gebruiksfunctie en ruimtelijke kwaliteit; • mogelijke mitigerende maatregelen ter behoud en versterking van deze waarden.	Archeologie en cultuurhistorie worden meegenomen in het plan-MER.
m	11. Locatiespecifieke gevolgen voor Het Nieuwe Diep 23-25 Verzoek: Het MER dient locatie-specifieke effecten afzonderlijk en expliciet in beeld te brengen. Het gaat daarbij om: • bereikbaarheid voor gasten, leveranciers en hulpdiensten; • ruimtelijke kwaliteit en verblijfsklimaat; • geluidbelasting en verkeersdruk; • nautische veiligheid en waterbeleving. De voorgenomen ingrepen kunnen leiden tot een onevenredige aantasting van deze belangen en daarmee tot economische schade. Als deze aspecten in een latere fase van het MER kunnen worden uitgewerkt, moeten ze eerst expliciet onderdeel moeten uitmaken van de onderzoeksopzet zoals vastgelegd in de NRD, teneinde een zorgvuldige besluitvorming te waarborgen.	De NRD heeft als doel om vast te leggen welke milieueffecten in het plan-MER onderzocht worden en hoe diepgaand dat gebeurt. In het plan-MER worden de milieuaspecten voor de verschillende deelprojecten in samenhang onderzocht. Het merendeel van de genoemde onderwerpen maakt onderdeel uit van het plan-MER en wordt op dat niveau onderzocht. In een latere fase, zoals bij het aanvragen van een omgevingsvergunning, worden locatie-specifieke aspecten onderzocht.

4.4 Zienswijze 4

	Zienswijze	Beantwoording
b	De indiener deelt het standpunt van de indiener van zienswijze 5. Het aanleggen van de Ravelijnbrug zal op de lange termijn de bereikbaarheidsknelpunten niet oplossen, maar bestendigen. Knelpunten zullen zich verplaatsen van de N250 naar Het Nieuwe Diep en Het Nieuwe Werk omdat de doorstroming uiteindelijk in alle gevallen stopt bij de TESO veerhaven.	Verkeer is een van de onderwerpen die in het plan-MER aan bod komt, zoals ook aangegeven in de NRD. Daarbij worden ook de aangedragen zorgpunten geadresseerd. Zie ook bovenstaande reactie onder e. van zienswijze 2 van Ondernemersvereniging Den Helder voor wat betreft het lopende verkeerskundige onderzoek.
c	Bewoners roepen de gemeente Den Helder op om aandacht voor ruimtelijke kwaliteit te geven aan het behoud van het hoogwaardige woonmilieu in de Boatex.	De invloed van de projecten op de ruimtelijke kwaliteit wordt in het plan-MER meegenomen (zie ook Tabel 5-2, Samenvattende tabel van uit te voeren onderzoek). Dit heeft ook betrekking op de wijk Boatex.
d	De NRD richt zich alleen op bewoners langs de N250 in het centrum/de stad. Wat de VvE niet begrijpt, is dat een nieuwe brug precies zou moeten komen op de enige plek tussen de Burgemeester Visserbrug en Kooybrug waar een woonwijk direct aan de N250 ligt. Het appartementengebouw de Steenbok ligt slechts 100 m van de N250.	De NRD heeft als doel om vast te leggen welke milieueffecten in het plan-MER onderzocht worden en hoe diepgaand dat gebeurt. De NRD richt zich niet alleen op bewoners ten noorden van de Burgemeester Visserbrug. Binnen het onderzoeksgebied valt ook het deel van de provinciale weg en directe omgeving tot aan de rotonde ter hoogte van de Ravelijnweg.
e	Opgemerkt wordt dat in de informatiebijeenkomsten is gezegd dat er een 'brede mer' zou worden gedaan. Dit is geantwoord op de vraag waarom er geen 'Integrale Effecten Analyse' wordt uitgevoerd. De VvE kan zich niet aan de indruk onttrekken dat het accent in de NRD enkel op milieuaspecten ligt.	De NRD heeft als doel om vast te leggen welke milieueffecten in het plan-MER onderzocht worden en hoe diepgaand dat gebeurt. Ook cultuurhistorie, circulariteit en gezondheid worden hierin meegenomen. Anders dan een integrale effectenanalyse worden er geen economische of sociale gevolgen in kaart gebracht.
f	1. De VvE verzoekt om in de NRD waar over de leefbaarheid aan de N250 wordt gesproken, onderscheid te maken in: • N250-Noord: het gedeelte TESO - Burgemeester Visserbrug, en; • N250-Zuid: het gedeelte Burgemeester Visserbrug - rotonde Ravelijnweg	Het plan-MER beoogt juist een beoordeling van de ontwikkeling van het tracé van Nieuwe Werk/Nieuwe Diep in het gehele, inclusief het zoekgebied van de Ravelijnbrug en de directe omgeving ervan. Zowel positieve als negatieve effecten langs de gehele route worden daarmee inzichtelijk gemaakt.

	Zienswijze	Beantwoording
g	2. Verzocht wordt om op verschillende plekken in de NRD tekstuele aanpassingen te doen met toevoegingen met als strekking dat de verschillende voor de wijk Boatex relevante milieu- en hinderaspecten specifiek worden benoemd of benadrukt.	Zoals aangegeven in de voorgaande beantwoording worden de positieve en negatieve effecten langs de gehele route inzichtelijk gemaakt. De wijk Boatex wordt hierbij betrokken.
j	3. Verzocht wordt om in het mer-onderzoek alle relevante aspecten mee te nemen zodat uit de onderzoeken duidelijk blijkt wat het effect van de nieuwe brug is op de leefbaarheid voor de Boatex.	Zie voorgaande antwoord.
k	Door bepaalde ontwikkelingen buiten de scope van de mer te plaatsen, worden vermoedelijk de milieueffecten onderschat, alsmede de potentiële cumulatie van de effecten. Maar juist een mobiliteitshub bij Kooypunt kan een alternatief zijn voor de Ravelijnbrug als dit wordt gecombineerd met duurzame mobiliteitsmaatregelen om autoverkeer terug te dringen. Verzocht wordt de scope van de mer te verbreden met onder meer de mobiliteitshub Kooypunt.	Bij het opstellen van het plan-MER zal ook een variant onderzocht worden die ingaat op maximale inzet op duurzame mobiliteit, in lijn met het advies van de Commissie mer.
m	Op de informatiebijeenkomst op 8 juli 2025 is door aanwezige omwonenden gezegd dat alternatieven als een tunnel of de al eerder onderzochte 'noord-oostvariant' betere oplossingen lijken. In de NRD zien zij die alternatieven echter niet terug. Wanneer voorafgaand aan het mer-onderzoek al een voorkeursvariant wordt vastgesteld en alleen deze variant wordt onderzocht, worden alternatieven echter niet objectief vergeleken. Het lijkt bewoners niet meer dan redelijk dat deze varianten opnieuw, onder de huidige omstandigheden, worden afgewogen. Verzocht wordt om ook andere oplossingen te onderzoeken voor de Ravelijnbrug zoals: • Tunnel • Variant 11: bij de rotonde Ravelijnweg direct naar de overkant (kan ook in combi met een tunnel om dan van Oostoever op het Nieuwe Diep te komen) • Een variant waarbij verkeer al bij de Kooybrug wordt afgesplitst	Als aanvulling op de NRD wordt: • een bredere beschouwing van eerder onderzochte varianten in het MER meegenomen (waaronder een tunnel). • een verkenning uitgevoerd naar een alternatief waarin een Ravelijnbrug wordt uitgevoerd als een tunnel. • bij het opstellen van het plan-MER ook een variant onderzocht, die ingaat op maximale inzet op duurzame mobiliteit. Door de ligging van het (niet openbaar toegankelijke) marineterrein tussen de veerhaven en de Kooybrug, is de afsplitsing bij de Kooybrug geen redelijk alternatief. Hetzelfde geldt voor de genoemde variant 11.

	Zienswijze	Beantwoording
	• Transferium/mobiliteitshub en duurzame mobiliteitsalternatieven Er wordt overigens niet (voldoende) gekeken naar de cumulatie van de diverse projecten op onder andere de aspecten geluid, luchtkwaliteit, stikstof, natuurverstoring, verkeer. Bewoners vragen om in de NRD aan te geven van welke duurzame mobiliteitsmaatregelen de effecten worden beoordeeld.	
p	4. In de overwegingen op blz 24 staat “Op basis hiervan zijn drie kansrijke bruglocaties bepaald, die in de tweede helft van 2025 nader worden uitgewerkt en onderling afgewogen. Dit resulteert in een voorkeursvariant voor het programma.”. Aangezien het nu al 2026 is, concluderen bewoners dat er al een keuze is gemaakt. Waarom is de voorkeursvariant niet genoemd? Verzocht wordt om in de NRD te onderbouwen waarom er geen aanleiding is om de drie varianten in de mer te onderzoeken en op welke gronden een voorkeursvariant is gekozen.	Voor de Ravelijnbrug was ten tijde van het publiceren van de NRD niet sprake van één voorkeurslocatie. Een keuze is ook nu nog niet gemaakt.
s	De knelpunten buiten Den Helder hebben betrekking op drie kruispunten: • Aansluiting De Kooy (N9 – N99 – N250) • Ronde Oostoeverweg – N99 • Kruispunt N250 – Guldemondweg” Deze knelpunten horen integraal onderdeel uit te maken van het op te stellen omgevingsprogramma en moeten daarom in de scope van de NRD worden opgenomen en in de mer worden onderzocht.	De drie knelpunten worden opgenomen in de verkeersstudie, zodat met behulp van deze studie de betreffende wegbeheerders inzicht krijgen in de kansen en oplossingsrichtingen die op deze kruispunten ontstaan. Ze vallen echter buiten de scope van de NRD en de mer.
u	Bewoners verzoeken in de NRD nader te uit te werken ‘hoe’ het onderzoek van de milieuaspecten wordt uitgevoerd en hoe wordt voorkomen dat effecten onvoldoende inzichtelijk worden gemaakt.	Met een NRD wordt de inhoud van het MER afgebakend: er staat in welke alternatieven onderzocht worden en welke milieuaspecten relevant zijn. Er wordt niet in opgenomen hoe de onderzoeken gedaan worden.
y	Bij het milieuthema Geluid en Trillingen op blz 27. ontbreken aspecten over trillingen. Juist omdat het zware verkeer naar de haven over de nieuwe brug zal rijden, moet er uitgebreide aandacht zijn voor de effecten van zwaar verkeer op de brug.	In de NRD is aangegeven dat de onderzoeken naar trillingen gedaan zullen worden voor het plan-MER.

	Zienswijze	Beantwoording
	Bewoners verwachten in het mer-onderzoek uitgebreide aandacht voor geluid en trillingen specifiek gericht op bruggen.	
ac	Uit de variantenstudie Ravelijnbrug en de Memo Nautische aspecten Ravelijnbrug blijkt dat cruiseschip Willemstad als maatgevend wordt gebruikt om (on)mogelijkheden van de varianten te beoordelen. Bewoners zetten vraagtekens bij het grote belang dat aan de cruiseschepen wordt gehecht omdat de economische betekenis minimaal is. Bewoners verzoeken toe te lichten waarom er zo'n groot belang aan de cruiseschepen wordt gehecht.	De classificering van de vaarweg is niet enkel en alleen afhankelijk van het cruiseschip. De classificering is ook gebaseerd op de schepen die scheepswerf Damen aandoen of naar Spoorweghaven en Industriehaven varen.
af	Bewoners verzoeken in de NRD concreet aan te geven welke beschermde soorten in het gebied voorkomen en dat dit in de stad én ter hoogte van de Boatex onderzocht moet worden.	De wijk Boatex maakt integraal onderdeel uit van de stad Den Helder en valt op het aspect natuur en biodiversiteit ook binnen de scope van het plan-MER.
ai	Er worden kansen verkend om de beleefbaarheid van cultuurhistorische waarden in het gebied en centrum van Den Helder te versterken (blz 32). In de scope van de mer staat er echter niets over. Ook vallen er geen projecten binnen de scope die zich hierop richten. Het verkennen van kansen lijkt bewoners niet in de mer thuis te horen. Hetzelfde geldt voor het verkennen van <i>kansen voor circulaire bouwmaterialen en op kwalitatieve wijze inzicht gegeven in de levensduur van materialen.</i> " (blz 33).	Cultuurhistorie is opgenomen in Tabel 5.2 van de NRD als een van de aspecten die onderzocht worden in het plan-MER. Hetzelfde geldt voor circulariteit.
al	In tabel 5-2 is geen milieuthema 'Licht' opgenomen. Verzocht wordt om het milieuthema 'Licht' in tabel 5-2 toe te voegen met het oog op de effecten voor omwonenden van de beoogde Ravelijnbrug.	Ook al is licht geen voorgeschreven onderdeel voor een plan-MER; gezien het belang van 'licht' voor de bewoners in de buurt van de beoogde Ravelijnbrug nemen we licht als thema mee in de plan-MER.
ao	Gevraagd wordt verkeersaantrekkende werking van wegverkeer als effectoorzaak in bijlage A2 toe te voegen bij gebruiksfase project Ravelijnbrug.	Van de Ravelijnbrug zelf zal geen verkeersaantrekkende werking uitgaan. Het verkeer dat naar het Nieuwe Diep Nieuwe Werk gaat, rijdt in de huidige situatie al op de N250. Zonder de realisatie van de Ravelijnbrug zal ook op dit tracé de verkeersdruk en stagnatie toenemen.

	Zienswijze	Beantwoording
at	Een van de indieners heeft op de informatieavond van 28 oktober 2025 gemaakte opmerkingen per e-mail gestuurd, maar daar nooit een reactie op gehad. Verzocht wordt toe te lichten hoe geborgd wordt dat reacties van belanghebbenden serieus worden meegenomen in het vervolg.	Na iedere participatiebijeenkomst zijn en worden reacties van bewoners en organisaties intern besproken. Onder meer hiermee wordt geborgd dat reacties worden meegenomen in het vervolg. Van veel bijeenkomsten zijn ook verslagen opgesteld. Bovendien is veelal de input gedeeld in nieuwsbrieven en op de website van het Maritiem Cluster.
av	Het bevreemdt bewoners dat Haskoning deze NRD heeft opgesteld, terwijl dit bureau ook diverse eerdere onderzoeken heeft uitgevoerd. Verzocht wordt toe te lichten hoe de onafhankelijkheid van het mer-onderzoek wordt geborgd, gezien de eerdere betrokkenheid van hetzelfde bureau bij eerdere studies	Bij de keuze voor een bureau dat onderzoeken verricht en een NRD of een MER opstelt, wordt gekeken naar onder andere prijs en kwaliteit. De Commissie mer toetst als onafhankelijke partij bij haar advisering deze onderzoeken.

4.5 Zienswijze 5

	Zienswijze	Beantwoording
a	1. Integrale aansluiting Het bewonerscollectief verwijst naar en sluit zich aan bij de zienswijze 6.	Wij verwijzen naar de beantwoording van die zienswijze.
b	Het Bewonerscollectief stelt dat het niet in staat is geweest om binnen de zienswijzetermijn een eigen, onafhankelijk onderbouwde zienswijze op te stellen van het detailniveau dat de complexiteit van deze NRD vereist. De oorzaak hiervan ligt in: a. De NRD (hoofdstuk en bijlagen) beslaat honderden pagina's technische documentatie die binnen zes weken moest worden beoordeeld door burgers zonder toegang tot verkeerskundige, ecologische of juridische ondersteuning; b. Locatiestudie Ravelijnbrug fase 2 zou meer dan twee weken ná sluiting van de zienswijzetermijn worden gepubliceerd, terwijl de NRD op diezelfde studie leunt als grondslag voor het uitsluiten van alternatieven; c. Het Woo-onderzoek dat nodig was om de feitelijke grondslagen van de NRD te verifiëren, vergde negen verzoeken bij vijf bestuursorganen, formele ingebrekestellingen en de aankondiging van bestuursrechtelijk beroep; d. Het Ministerie van Defensie heeft de afhandeling van twee Woo-verzoeken over de NAVO-financiering en de verplaatsing van de veerhaven gedurende de gehele zienswijzetermijn vertraagd en de toegezegde documenten op de datum van indiening niet geleverd. Het Bewonerscollectief verzoekt de Commissie m.e.r. dit informatiedeficit te betrekken bij haar beoordeling van de kwaliteit van het participatieproces en de volledigheid van de NRD.	Bijlage A1 bevat een verwijzing naar eerder uitgevoerde onderzoeken. Omwille van de transparantie zijn deze documenten op de website op 1 plek verzameld en toegankelijk gemaakt. Voor project Ravelijnbrug was ten tijde van het publiceren van de NRD niet sprake van één voorkeurslocatie. Afhandeling van Woo-verzoeken valt buiten het bestek van de procedure voor de NRD.

4.6 Zienswijze 6

	Zienswijze	Beantwoording
		Opmerking vooraf: Gelet op de opbouw van deze zienswijze richt de beantwoording zich op hoofdstuk 5 (Conclusies en verzoeken) - paragraaf 5.3 (Verzoek aan het college van burgemeester en wethouders) van de zienswijze. U heeft tevens verzoeken aan het college van Gedeputeerde Staten van Noord-Holland (GS) opgenomen in uw zienswijze. Die reactie is in deze nota verwerkt. De overige verzoeken in dit hoofdstuk zijn aan de Commissie mer en maken geen onderdeel uit van onze beantwoording. Uw onderliggende onderbouwing in de zienswijze is betrokken bij de beantwoording.
a	<i>De scope te verbreden met de onterecht uitgesloten alternatieven (tunnel/oost) en de beschikbaarheid van NAVO-gelden als financieringsbron in het alternatievenonderzoek te betrekken (§2.4.3);</i>	Bij het opstellen van het programma en het plan-MER zullen eerdere onderzoeken en beoordelingen in samenhang worden beschouwd. Daarbij zullen wij ingaan op de doelen van het programma, keuzes die gemaakt zijn en welke onderzoeken daaraan vooraf zijn gegaan. Ook de afbakening van de scope komt daarbij aan bod en wat de redelijke alternatieven zijn om die doelen te realiseren. Voor de ontwikkeling van het Maritiem Cluster zijn geen NAVO-gelden beschikbaar gesteld.
a1	<i>De afwaardering van de Van Kinsbergenbrug niet als uitgangspunt te hanteren maar als te onderzoeken variant, en een nulplus-variant op te nemen waarin de brug operationeel blijft en wordt geoptimaliseerd als onderdeel van het Referentiescenario-Plus (§3.5.4), zodat de marginale meerwaarde van de Ravelijnbrug isoleerbaar is en de proportionaliteit van de afwaardering zelfstandig beoordeelbaar is (§2.6.2b).</i>	De functie van de Van Kinsbergenbrug in het toekomstige verkeerssysteem wordt in het kader van het plan-MER onderzocht. Naast de opties 'behouden van het huidige profiel' en 'afwaardering tot langzaam verkeersbrug', zal ook inzicht worden verworven welke bijdrage de optie 'opwaarderen van de brug' kan leveren aan de verkeersafwikkeling op netwerkniveau.
a2	<i>De verplaatsing van de Moormanbrug te onderscheiden van de vervanging en een referentiescenario te laten onderzoeken waarin de brug wordt vervangen op de bestaande locatie, zonder verplaatsing.</i>	De verplaatsing van de Moormanbrug maakt onderdeel uit van de beoogde ontwikkeling van het Maritiem Cluster. Door een nieuwe Moormanbrug te realiseren ongeveer 700 meter naar het zuidoosten in het Nieuwe Diep, ontstaat aan beide kadezijden ongehinderde toegang voor zeegaande schepen en daarmee ruimere (ontwikkel)mogelijkheden als het gaat om afmeercapaciteit voor deze schepen.

	Zienswijze	Beantwoording
	<i>De cumulatieve effecten van de verplaatsing dienen integraal in de plan-MER te worden meegenomen, ongeacht de vrijstellingsstatus (§4.6a).</i>	In dat licht bezien is vervanging van de Moormanbrug op de huidige locatie géén nader te onderzoeken oplossing of variant.
b	<i>De referentiesituatie in overeenstemming te brengen met de demografische realiteit;</i>	Geplande woningbouw, economische ontwikkelingen, toenemende havenactiviteiten, de groei van Koninklijke Marine en het verkeer van en naar Texel zetten het bestaande wegennet in Den Helder steeds verder onder druk. Uit onderzoek is gebleken dat zonder maatregelen er richting 2040 grote knelpunten ontstaan voor de bereikbaarheid en leefbaarheid van de stad. De referentiesituatie en de nadere onderbouwing van de verhouding tussen verkeersontwikkeling, activiteitengroei en demografische ontwikkeling worden uitgewerkt in het omgevingsprogramma en het daarmee samenhangende plan-MER. In dat kader wordt op de referentiesituatie en de gehanteerde uitgangspunten uitgebreider ingegaan.
c	<i>De toetsing van het MER uit handen te geven aan een externe, onafhankelijke partij, op twee zelfstandige gronden. Ten eerste handelt de gemeente in strijd met artikel 11.12 Omgevingsbesluit door de initiatiefneming, de bezwaarbehandeling én de zienswijzeverwerking te beleggen binnen hetzelfde team (Team Omgeving), zonder de wettelijk vereiste organisatorische scheiding van taken, bevoegdheden en verantwoordelijkheden. Ten tweede is de NRD opgesteld door RHDHV, terwijl de locatiestudie die als bijlagen A1 tot en met A12 aan de NRD ten grondslag ligt is uitgevoerd door Haskoning Nederland B.V., een dochteronderneming van diezelfde groep — een constructie waarvan de onafhankelijkheid niet aantoonbaar is gewaarborgd (§4.2a).</i>	Dit verzoek betreft de bestuurlijke rolverdeling en de organisatie van de toetsing, en niet de inhoud, reikwijdte of het detailniveau van de NRD. De NRD ziet uitsluitend op de afbakening en het detailniveau van het op te stellen milieueffectrapport. De NRD is opgesteld in het kader van een plan-MER. Het plan-MER wordt in deze procedure voorgelegd aan de onafhankelijke Commissie mer. De NRD en de mede daaraan ten grondslag liggende locatiestudie zijn opgesteld door Haskoning, die hier onafhankelijk over adviseert. Ten aanzien van de gestelde functiescheiding geldt het volgende. De verplichting van artikel 11.12 Omgevingsbesluit geldt voor project-MER en project-MER-beoordelingen. De huidige procedure betreft een plan-MER voor een omgevingsprogramma, waarop deze specifieke verplichting niet van toepassing is. Voor toekomstige besluitvorming over individuele projecten kan sprake zijn van project-MER(-beoordelings)plichtige besluiten.

	Zienswijze	Beantwoording
		Indien het betrokken bestuursorgaan bij een project-MER zowel als initiatiefnemer als bevoegd gezag optreedt, worden de taken rondom beleidsvoorbereiding en de beoordeling van milieueffecten organisatorisch en procedureel van elkaar gescheiden, om een objectieve en onafhankelijke beoordeling te waarborgen.
d	<i>Een geïndividualiseerde gezondheidstoets te laten uitvoeren voor kwetsbare bewoners in het invloedsgebied, in samenwerking met de GGD.</i>	Bij het opstellen van het plan-MER worden ook gezondheidsaspecten meegenomen, zoals luchtkwaliteit, geluid en gevaarlijke stoffen. Dit gebeurt mede in relatie tot de advieswaarden van de WHO. In lijn met de Omgevingswet is wordt de GGD om advies gevraagd. In beginsel wordt uitgegaan van de gemiddelde gezonde gebruiker in het gebied.
e	<i>Een volledige Maatschappelijke Kosten-Baten Analyse te laten uitvoeren conform de Werkwijzer MKBA, inclusief de kosten van het nulplus-alternatief als referentie.</i>	De NRD is onderdeel van de planologische procedure die zich richt op de milieueffecten. Financiële afwegingen zijn onderdeel van de bredere bestuurlijke besluitvorming. Een MKBA is in het kader van deze NRD niet aan de orde. Financiële gegevens worden in het plan-MER niet betrokken. De zienswijze ontleent haar betoog over 'systematische kostenonderschatting' aan Bijlage A4. Die bijlage betreft echter de Relatieve Kostenvergelijking behorend bij de Locatiestudie Ravelijnbrug, en uitsluitend voor de locaties 7, 8 en 12. Bijlage A4 is geen begroting bij de NRD en kan ook niet als zodanig worden gelezen. Dat er tussen de projecten binnen het Maritiem Cluster naast ruimtelijke ook organisatorische en financiële samenhang bestaat, betekent niet dat de financiën van die projecten in de NRD en het plan-MER moeten worden opgenomen. Het criterium 'financiële samenhang' bij de afbakening van de scope verplicht niet tot een financiële effectbeoordeling of een MKBA binnen het milieuspoor. De kosten- en -batenafweging waar de zienswijze om vraagt, hoort dus niet thuis in het plan-MER, maar in de bestuurlijke besluitvorming. Wel maken wij in het vervolgtraject de doelen van het omgevingsprogramma scherper en maken wij inzichtelijker hoe de maatregelen daaraan bijdragen.

	Zienswijze	Beantwoording
f	<i>De economische effecten op ondernemers aan het NDNW in beeld te brengen en te betrekken bij de besluitvorming.</i>	De bedrijfseconomische effecten voor de ondernemers aan het NDNW maken geen onderdeel uit van het plan-MER. Dat laat onverlet dat het plan-MER de aspecten onderzoekt die voor de ondernemers aan het NDNW van direct belang zijn. De verkeerskundige effecten van het voornemen en van de alternatieven, waaronder de bereikbaarheid van het havengebied via het tracé Nieuwe Diep/Nieuwe Werk en de robuustheid van de verkeersstructuur aldaar, worden in het plan-MER op programmaniveau beschouwd en in de vergelijking van de alternatieven betrokken. De bereikbaarheid, die een randvoorwaarde vormt voor het functioneren van bedrijven aan het NDNW, wordt daarmee in beeld gebracht. Het plan-MER brengt de milieueffecten in beeld ten behoeve van de besluitvorming. Het besluit zelf wordt genomen door het bevoegd gezag, dat daarbij alle betrokken belangen afweegt, waaronder de economische belangen van de ondernemers.
g	<i>Het MER op te laten stellen vanuit een decide-and-provide-benadering, in lijn met de eigen Omgevingsvisie, het Klimaatakkoord en de NOVI.</i>	Het plan-MER beoordeelt milieueffecten op basis van de bestaande kaders. Het omgevingsprogramma sluit aan bij de beleidsuitgangspunten als beschreven in de Omgevingsvisie Den Helder inclusief de deelvisie Maritiem Cluster. Conform het advies van de Commissie mer zal het alternatief duurzame mobiliteit in het plan-MER worden beschouwd.
h	<i>Een uitgebreid milieukundig bodem- en grondwateronderzoek te laten uitvoeren voor het tracé van de doorvoerroute aan de Boatex-zijde.</i>	In de NRD is vastgelegd welke milieueffecten in het plan-MER worden onderzocht. Bodem en water zijn daarbij als milieuthema's benoemd en worden op plan-MER-niveau onderzocht, ook ter plaatse van de doorvoerroute aan de Boatex-zijde. De NRD noemt daarbij uitdrukkelijk het saneren van bodemverontreinigingen en de mogelijke mobilisatie van verontreinigingen bij bemaling (NRD, p. 30-31). De door de zienswijze genoemde verontreiniging aan de Boatex-zijde valt binnen dit thema. Het onderzoek op programmaniveau is kwalitatief en globaal. Het uitgebreide, gedetailleerde milieukundige onderzoek dat de zienswijze vraagt, langs een exact tracé, heeft betrekking op concrete ingrepen op een nog niet bepaalde locatie: een voorkeursvariant en een definitief tracé van de doorvoerroute zijn er nog niet.

	Zienswijze	Beantwoording
		Dergelijk detailonderzoek hoort bij de toekomstige planologische besluitvorming. De grondwaterkwaliteit wordt als milieuthema in het plan-MER onderzocht. De funderings-risico's voor de bestaande bebouwing en een eventuele bouwkundige nulmeting horen daar niet bij, maar indien van toepassing bij de toekomstige planologische besluitvorming.
h2	<i>Een nulmeting van de waterbergingscapaciteit en het groenpercentage van de groenstrook aan de Boatex-zijde te laten uitvoeren vóórdat onomkeerbare werkzaamheden plaatsvinden, conform de Handreiking Groen in en om de Stad en de eigen Strategie Klimaatadaptatie Noordkop.</i>	Water is, zoals bij verzoek h toegelicht, als milieuthema in de NRD benoemd. De NRD noemt waterberging daarbij uitdrukkelijk: het plan-MER beoordeelt of bij de toename van verharding voldoende waterberging en afwatering is voorzien en of eventueel gedempte watergangen voldoende worden gecompenseerd (NRD, p. 31). De door de zienswijze aan de orde gestelde waterberging valt binnen dit thema. Het onderzoek op programmaniveau is kwalitatief en globaal. De gevraagde nulmeting van de bestaande waterbergingscapaciteit en het groenpercentage van de groenstrook, vóór de werkzaamheden, betreft een meting van de feitelijke situatie langs een concreet tracé. Een voorkeursvariant, en daarmee het exacte tracé van de doorvoerroute, is nog niet bepaald. Een dergelijke nulmeting hoort daarom bij de toekomstige planologische besluitvorming. De vraag of en in hoeverre de bestaande groenstructuur langs de doorvoerroute behouden blijft, is een inrichtings- en inpassingsvraag die bij de toekomstige planologische besluitvorming aan de orde komt.
i	<i>Een nautische effectbeoordeling te laten uitvoeren voor de brug over de Koopvaarders Binnenhaven.</i>	Nautische veiligheid is een van de milieuthema's die in het plan-MER worden onderzocht en wordt voor de Ravelijnbrug beoordeeld. Het thema betreft de risico's op ongevallen, aanvaringen en overige gevaren voor de beroepsvaart en de recreatievaart. De NRD beschrijft dat het gaat om de veiligheid van de scheepvaart in een complexe havenomgeving met militaire en civiele scheepvaart, getijde-invloed en kruisende vaarroutes, en dat nieuwe objecten zoals bruggen zo moeten worden ingepast dat zij geen knelpunt of gevaarlijk obstakel in de vaarweg vormen, in zowel de aanleg- als de gebruiksfase (NRD, p. 30).

	Zienswijze	Beantwoording
		De nautische effecten van een brug over de Koopvaarders Binnenhaven vallen daarmee binnen de reikwijdte van het plan-MER. Het onderzoek op programmaniveau is kwalitatief en globaal. Voor zover het verzoek ziet op de wachttijden voor het wegverkeer als gevolg van brugopeningen, raakt dat de doorstroming van het autoverkeer, dat als aspect onder het thema Verkeer wordt onderzocht.
j	<i>Een windhinderonderzoek en onderwatergeluidonderzoek te laten uitvoeren als onderdeel van het MER.</i>	Het verzoek betreft twee onderscheiden onderwerpen, die in de NRD verschillend zijn belegd. Onderwatergeluid. De NRD benoemt onderwatergeluid uitdrukkelijk als onderdeel van het thema geluid: het plan-MER beschouwt onderwatergeluid vanwege de diverse werkzaamheden in het water (NRD, p. 28). De effecten van dat geluid op beschermde soorten, waaronder de mariene fauna in en nabij het Waddengebied, vallen daarnaast onder het thema natuur en biodiversiteit. Het onderwatergeluid en de effecten daarvan vallen daarmee binnen de reikwijdte van het plan-MER. Het specifieke onderwatergeluidonderzoek voor de aanlegfase, met de modellering van de geluidsverspreiding, de soortspecifieke beoordeling en de mitigerende maatregelen, betreft de effecten van concrete werkzaamheden op een concrete locatie. Een voorkeursvariant, en daarmee de definitieve ligging en uitvoeringswijze, is nog niet bepaald. Dat detailonderzoek hoort daarom op projectniveau. Windhinder. De NRD noemt windhinder als aspect van de verblijfskwaliteit van de openbare ruimte: voor verblijfsgebieden zoals de legering Buitenveld beoordeelt het plan-MER onder het thema gezondheid en leefklimaat in hoeverre de inrichting van de openbare ruimte prettig en gezondheidsbevorderend is, waaronder de afwezigheid van windhinder en hitte (NRD, p. 33). Het windeffect van de verhoogde brugconstructie waar de zienswijze op doelt, betreft een ander punt: de zienswijze duidt dit zelf primair als een verkeersveiligheidsrisico voor fietsers en voetgangers op de brug.

	Zienswijze	Beantwoording
		Dat aspect raakt de verkeersveiligheid, die onder het thema verkeer wordt onderzocht. Een specifiek windhinderonderzoek naar de effecten van de verhoogde brugconstructie hangt samen met de vormgeving, de hoogte en de variant van een concrete brug en hoort daarom op projectniveau.
k	<i>Een volledige KRW-toets te laten uitvoeren voor het waterlichaam Schermerboezem-Noord+ (NL12_110) ter plaatse van de Koopvaarders Binnenhaven, het Noordhollandsch Kanaal en de watergangen in het projectgebied, inclusief de effecten van ongefilterde run-off van het brugdek als nieuw belastingspunt (met specifieke aandacht voor de technische onmogelijkheid van gesloten hemelwaterafvoer bij het beweegbare brugdeksegment), de permanente emissies van het brugmechanisme, de effecten van demping van watergangen langs de doorvoerroute, een cumulatieve run-off-beoordeling voor alle bruggen in het OMC-programma, en de verenigbaarheid met het verslechtingsverbod conform het Bund/Weser-arrest (HvJ EU, C-461/13).</i>	De verhouding tot de Kaderrichtlijn Water wordt in het plan-MER betrokken: de verenigbaarheid met de doelstellingen ervan voor de betrokken waterlichamen wordt daarin beoordeeld. Dat de oppervlaktewaterkwaliteit een geborgd milieuthema is, blijkt uit de NRD zelf: het plan-MER beschouwt in de gebruiksfase de afspoeling van verontreinigingen van wegen en kades (NRD, p. 31), de belasting waar de zienswijze op wijst. Het plan-MER onderzoekt de effecten op de waterkwaliteit op een detailniveau dat past bij het programmaniveau. De door de zienswijze verlangde gedetailleerde en gekwantificeerde toetsing betreft de effecten van concrete ingrepen, zoals de brugfundering, het brugdek en de bouwwerkzaamheden, op een exacte locatie. Een voorkeurslocatie, en daarmee de vormgeving en uitvoering van die ingrepen, is nog niet bepaald. Die gedetailleerde toetsing hoort daarom bij de toekomstige planologische besluitvorming en de daarbij behorende onderzoeken. De cumulatieve effecten van de projecten binnen het programma worden op programmaniveau in het plan-MER beoordeeld. De gekwantificeerde beoordeling van de afzonderlijke bruggen hoort bij de toekomstige planologische besluitvorming.
l	<i>De effecten van zwaar militair verkeer (NAVO-classificatie 130 ton) op de leefbaarheid van de wijk Boatex in beeld te brengen.</i>	De leefbaarheid van de wijk Boatex wordt in het plan-MER onderzocht. Verkeersleefbaarheid is een van de milieuthema's; het plan-MER beschouwt in hoeverre en waar de verkeersdrukke en -hinder de leefomgeving veranderen, in het bijzonder nabij drukke leefgebieden, en beoordeelt dit voor de relevante alternatieven. Ook geluid en trillingen, die met het zware verkeer samenhangen, zijn een milieuthema en worden in het plan-MER onderzocht. De effecten van het verkeer op de leefbaarheid van Boatex vallen daarmee binnen de reikwijdte van het plan-MER.

	Zienswijze	Beantwoording
		Het plan-MER onderzoekt deze effecten op een detailniveau dat past bij het programmaniveau. De nadere beoordeling die samenhangt met de concrete vormgeving en ligging van de brug, en daarmee met de nog te bepalen voorkeurslocatie, komt aan de orde bij de toekomstige planologische besluitvorming.
m	<i>De cultuurhistorische effecten op rijksmonumenten en de Stelling van Den Helder als zelfstandig toetscriterium in het MER op te nemen.</i>	Archeologie en cultuurhistorie is als milieuthema in de NRD benoemd en wordt op plan-MER-niveau onderzocht. De NRD noemt daarbij uitdrukkelijk de invloed van de projecten op rijks- en gemeentelijke monumenten en op het beschermde stadsgezicht, waaronder de Stelling Den Helder, Willemsoord en de forten (NRD, p. 32). De cultuurhistorische effecten op de rijksmonumenten en de Stelling van Den Helder vallen binnen dit thema, dat als zelfstandig criterium in het plan-MER is opgenomen. De Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed wordt bij het ontwerp-omgevingsprogramma en het ontwerp-plan-MER om advies gevraagd. Het onderzoek op programmaniveau is kwalitatief en globaal. De meer gedetailleerde beoordeling die met de concrete vormgeving en de variant samenhangt, hoort bij de toekomstige planologische besluitvorming.
n	<i>Het MER niet vast te stellen zolang de herberekening van de munitiezones door TNO niet is afgerond.</i>	Externe veiligheid is als milieuthema in de NRD benoemd en wordt op plan-MER-niveau onderzocht voor de betrokken projecten en activiteiten. Het plan-MER wordt opgesteld op basis van de op dat moment beste beschikbare gegevens. Voor zover de herberekening van de munitiezones door TNO is afgerond en relevant is, worden de uitkomsten daarvan bij de uitwerking van het omgevingsprogramma en het plan-MER betrokken. De gevraagde harde voorwaarde om het plan-MER niet vast te stellen zolang de herberekening loopt, wordt niet overgenomen. De kosten van eventuele aanvullende veiligheidsmaatregelen maken geen onderdeel uit van het plan-MER; daarvoor geldt het antwoord op verzoek e.

	Zienswijze	Beantwoording
o	<i>Een planologische haalbaarheidsbeoordeling te laten uitvoeren die de zes geconstateerde strijdigheden met het omgevingsplan per variant adresseert.</i>	De planologische haalbaarheid, en daarmee de vraag hoe de strijdigheden met het omgevingsplan worden opgelost en valt buiten de reikwijdte van het plan-MER. De NRD onderkent dat meerdere projecten niet binnen het vigerende planologische kader passen en dat dit wordt geregeld met een ruimtelijke procedure, zoals een vergunning om af te wijken van het omgevingsplan, een projectbesluit of een wijziging van het omgevingsplan (NRD, p. 18). De strijdigheden met het omgevingsplan worden daarmee geadresseerd in de toekomstige planologische besluitvorming, waarin de ruimtelijke inpassing wordt beoordeeld. Een afzonderlijke planologische haalbaarheidsbeoordeling is geen onderdeel van het plan-MER.
p	<i>Een NGE-vooronderzoek en risicoanalyse te laten uitvoeren voor het tracé van de Ravelijnbrug, conform de eigen 'Beleidsnota 2025 NGE'.</i>	Dit deel van de zienswijze zorgt voor een uitbreiding op de thema 's binnen het plan-MER. Een onderzoek naar Niet Gesprongen Explosieven (NGE) maakte nog geen onderdeel uit van de NRD. In aanvulling op het NRD zal tijdens de milieueffectrapportage het onderwerp NGE worden beschouwd.
q	<i>De militair-strategische consequenties van de voorgestelde routestructuur (twee beweegbare bruggen in serie als enige Defensieroute) te laten analyseren in afstemming met het Ministerie van Defensie (§2.4.2, optie c).</i>	Het ministerie van Defensie is een van de partijen in het samenwerkingsverband Ontwikkeling Maritiem Cluster en werkt, samen met de provincie Noord-Holland en de gemeente Den Helder, aan de inhoudelijke totstandkoming van het programma. De militair-strategische belangen worden in dat kader meegewogen. Een afzonderlijke militair-strategische analyse in afstemming met Defensie, zoals verzocht, is geen onderdeel van het plan-MER. Ter volledigheid merken wij op dat het defensie terrein een tweede ontsluiting aan de zuidzijde kent.
r	<i>De drie-scenario lakmoesproef (verzoek 7) als voorwaarde te stellen voor de vaststelling van het MER, teneinde de marginale meerwaarde van de Ravelijnbrug te isoleren van de kunstmatige verkeersconcentratie die het gevolg is van de afwaardering van de Van Kinsbergenbrug.</i>	Er is besloten duurzame mobiliteit mee te nemen en naast afwaarderen het ook het opwaarderen van de Van Kinsbergenbrug te betrekken bij het plan-MER. De verplaatsing van de Moormanbrug exclusief de realisatie van de Ravelijnbrug wordt overeenkomstig het advies van de Commissie mer beschouwd. De uitkomsten daarvan worden bij de verdere uitwerking en de besluitvorming over het programma gebruikt.

	Zienswijze	Beantwoording
		Het als harde voorwaarde stellen van een vooraf voorgeschreven scenario-opzet aan de vaststelling van het plan-MER wordt niet overgenomen. Het plan-MER wordt opgesteld en er wordt met de uitkomsten gewerkt; de vaststelling wordt niet afhankelijk gemaakt van een door de zienswijze voorgeschreven scenario.
s	<i>Het TESO-piekprobleem bij de bron aan te pakken door inzet van de publiekrechtelijke instrumenten waarover de gemeente en de provincie reeds beschikken — waaronder dosering via verkeersbesluit op de N250, voorwaarden via het omgevingsplan voor de terminal als verkeersaantrekkende activiteit, en overleg met het Ministerie van I&W als grondeigenaar van het terminalterrein over de gebruiksvoorwaarden — en de effecten van deze maatregelen in het verkeersmodel te verwerken alvorens tot infrastructurele oplossingen over te gaan, nu de eigen adviseur (Movares, 2020) concludeerde dat dergelijke bronmaatregelen kansrijk zijn en de brug disproportioneel (§3.5.6; §3.5.8).</i>	Duurzame mobiliteit wordt meegenomen bij het opstellen van het plan-MER.
t	<i>De onafhankelijkheid van de NRD te laten beoordelen door de Commissie m.e.r., gezien de dubbelrol van RHDHV als opsteller van zowel de locatiestudie als de NRD.</i>	De NRD en de mede daaraan ten grondslag liggende locatiestudie zijn opgesteld door Haskoning, die hier onafhankelijk over adviseert. Het plan-MER wordt voorgelegd aan de Commissie mer, die daarover onafhankelijk adviseert.
u	<i>De vier leidende perspectieven uit het Voornemen Integraal OMC als samenhangend geheel te behandelen en perspectief 3 (mobiliteitstransitie) niet af te splitsen naar een apart traject, conform de integraliteitseis van het eigen Voornemen en de aanbevelingen van de Rijksbouwmeester.</i>	Het omgevingsprogramma is naar zijn aard een integraal instrument: het brengt de opgaven en ambities van het Maritiem Cluster, waaronder de perspectieven uit het voornemen integraal, in samenhang bij elkaar. De samenhang tussen die perspectieven is daarmee een uitgangspunt van het programma en het plan-MER, en niet iets wat per onderdeel los wordt beschouwd. De mobiliteitstransitie, het derde perspectief, wordt niet naar een apart traject afgesplitst. Duurzame mobiliteit wordt meegenomen bij het plan-MER. Daarmee wordt dit perspectief als onderdeel van het geheel behandeld.

	Zienswijze	Beantwoording
v	<i>Geen onomkeerbare investeringsverplichtingen aan te gaan voor de Ravelijnbrug zolang het MER niet is afgerond, de Commissie m.e.r. niet heeft geadviseerd, en het bevoegd gezag niet heeft besloten op basis van een MER waarin de in deze zienswijze geïdentificeerde omissies zijn geadresseerd. Dit geldt in het bijzonder voor de voorgenomen verlegging van kabels en leidingen, die grondroerende werkzaamheden vereist in een gebied dat op de eigen NGE-beleidskaart als 'geheel verdacht' is geclassificeerd en waar het eigen bodemonderzoek verontreinigingen in de waterbodem heeft gedocumenteerd (§4.19a).</i>	De projecten binnen het Maritiem Cluster worden in samenhang en parallel voorbereid en bevinden zich in verschillende stadia van planning en ontwerp; sommige projecten zijn verder uitgewerkt dan andere. Per project wordt afzonderlijk afgewogen of, en zo ja welke, investeringen op dat moment verantwoord zijn. Het aangaan van investeringsverplichtingen is een bestuurlijke afweging en geen onderdeel van de NRD. De gevraagde algemene voorwaarde om geen onomkeerbare investeringen aan te gaan zolang het plan-MER niet is afgerond, wordt niet overgenomen.
w	<i>Zorg te dragen voor volledige en accurate verslaglegging van alle bestuurlijke overleggen met bewoners en belanghebbenden over dit project, en de reeds ontbrekende verslaglegging van het overleg van 3 september 2025 alsnog op te stellen op basis van de beschikbare bronnen, waaronder de audio-opname die door bewoners is gemaakt (§2.2.4, §2.4.4).</i>	Het belang van passende verslaglegging van bestuurlijke overleggen met bewoners en andere belanghebbenden wordt onderschreven. Deze verslaglegging raakt echter niet de reikwijdte en het detailniveau van de NRD.
x	<i>De volledige set inputparameters van de Sweco-verkeersmodellen — waaronder de herkomst-bestemmingsmatrices, de netwerkconfiguratie, de aannames over verkeersgeneratie per zone en de toegepaste omzettingfactoren — openbaar te maken, zodat zowel de Commissie m.e.r. als belanghebbenden de modeluitkomsten onafhankelijk kunnen verifiëren (§4.10).</i>	De onderzoeken die aan het omgevingsprogramma en het plan-MER ten grondslag liggen, zijn behoudens specifieke, wettelijk omschreven uitzonderingen, openbaar. Hetzelfde geldt voor de verkeersonderzoeken en de daarbij gehanteerde uitgangspunten.
y	<i>Het MER te baseren op een definitieve, niet op een concept-rapportage. De Sweco Fase 2-rapportage (d.d. 16 juni 2025) draagt de status 'Conceptrapportage'. Het college dient de definitieve rapportage openbaar te maken en eventuele wijzigingen ten opzichte van het concept te verantwoorden (§3.1).</i>	Het aangehaalde rapport dd. 16-6-2025 is door het betreffende verantwoordelijke adviesbureau aantoonbaar gecontroleerd en vrijgegeven (twee parafen). Daarmee betreft het een eindversie.

	Zienswijze	Beantwoording
z	<i>De opdracht, de methodiek en de resultaten van het lopende sonaronderzoek in het projectgebied openbaar te maken en te verwerken in het MER. Het MER kan niet worden vastgesteld zonder deze informatie, nu de resultaten direct relevant zijn voor de haalbaarheid, de kosten en de veiligheidsrisico's van het project (§4.24a).</i>	De onderzoeken die aan het omgevingsprogramma en het plan-MER ten grondslag liggen, zijn behoudens specifieke, wettelijk omschreven uitzonderingen, openbaar. Voor zover de resultaten van dergelijk onderzoek beschikbaar en relevant zijn, worden zij bij het plan-MER betrokken. Voor het specifieke sonaronderzoek geldt dat het niet relevant is voor het plan-MER. Het betreft een lodenonderzoek dat door de provincie wordt gebruikt voor vaarwegonderhoud en baggerstrategie. De gevraagde voorwaarde dat het plan-MER niet kan worden vastgesteld zonder deze informatie, wordt niet overgenomen.

	Zienswijze	Reactie van Gedeputeerde Staten Noord-Holland
	Indiener verzoekt Gedeputeerde Staten om: a. Deze zienswijze en de bijlagen integraal en onbewerkt door te geleiden aan de leden van Provinciale Staten, zodat zij hun controlerende taak kunnen uitvoeren voordat zij tot besluitvorming over de Ravelijnbrug worden geroepen. b. Provinciale Staten actief te informeren over het feit dat de in het participatieproces gehanteerde gronden voor het uitsluiten van alternatieven — met name het vermeende standpunt van Rijkswaterstaat (§2.4.1) en de vermeende onbeschikbaarheid van NAVO-gelden (§2.4.3) — door de in deze zienswijze aangevoerde bewijsstukken worden weersproken, en dat de eigen adviseur van de initiatiefnemer (Movares, 2020) de brug als disproportioneel beoordeelde — een conclusie die nooit is weersproken maar in het verdere traject niet meer terugkeert (§3.5.6).	Wij constateren dat uw verzoeken met name betrekking hebben op de bestuurlijke procesvoering, informatievoorziening en rolverdeling binnen het provinciaal bestuur. Deze aspecten hebben geen directe betrekking op de inhoud, reikwijdte of het detailniveau van de NRD. De NRD ziet uitsluitend op de afbakening en het detailniveau van het op te stellen milieueffectrapport. Dit onderdeel van uw zienswijze geeft daarom geen aanleiding tot aanpassing van de NRD. Ten aanzien van uw verzoeken merken GS het volgende op. Het maken van keuzen en het nemen van onomkeerbare investeringsbeslissingen is in deze fase niet aan de orde. Provinciale Staten (PS) worden periodiek geïnformeerd over de voortgang en ontwikkelingen van het Maritiem Cluster. GS zal PS informeren over de Nota van Beantwoording. GS zorgen voor een passende scheiding van taken en verantwoordelijkheden, in lijn met artikel 11.12 van het Omgevingsbesluit.

Zienswijze	Reactie van Gedeputeerde Staten Noord-Holland
c. Geen onomkeerbare investeringsverplichtingen aan te gaan voor de Ravelijnbrug zolang het MER niet is afgerond en de Commissie mer niet heeft geadviseerd op basis van een MER waarin de in deze zienswijze geïdentificeerde omissies zijn geadresseerd. d. De dubbelrol van de provincie — als opdrachtgever van de locatiestudie én als mede initiatiefnemer die het finale besluit voorbereidt — te onderwerpen aan een onafhankelijke toets op verenigbaarheid met de functiescheidingseisen van artikel 11.12 Omgevingsbesluit.	De verplichting tot functiescheiding zoals bedoeld in artikel 11.12 van het Omgevingsbesluit geldt formeel voor project-milieueffectrapportages en project-mer-beoordelingen. De huidige procedure betreft een plan-mer voor een omgevingsprogramma, waarop deze specifieke verplichting niet van toepassing is. Voor toekomstige besluitvorming over individuele projecten kan sprake zijn van project-mer (-beoordelings)plichtige besluiten. Indien de provincie daarbij als bevoegd gezag optreedt, worden taken rondom beleidsvoorbereiding en de beoordeling van milieueffecten organisatorisch en procedureel van elkaar gescheiden, om een objectieve en onafhankelijke beoordeling te waarborgen.