

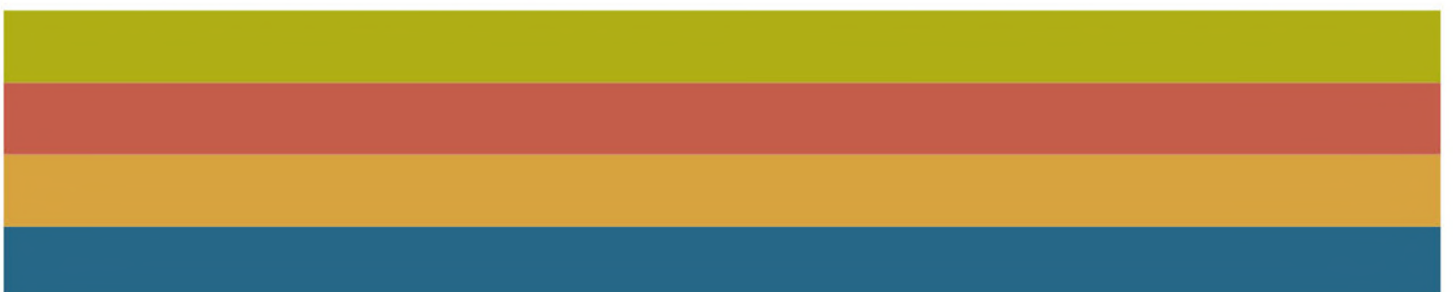


Commissie voor de
milieueffectrapportage

Ontwikkeling Maritiem Cluster Den Helder

Advies over reikwijdte en detailniveau van het milieueffectrapport

7 mei 2026 / projectnummer: 4039



1 Advies voor de inhoud van het MER

De gemeente Den Helder, de provincie Noord-Holland en het ministerie van Defensie werken samen aan het verbeteren van de bereikbaarheid, leefbaarheid en economie van de haven van Den Helder en van de regio. Dit doen ze in het samenwerkingsverband *Ontwikkeling Maritiem Cluster Den Helder*. De komende jaren willen de drie organisaties concrete stappen nemen in de ontwikkeling van het gebied, als geheel aangeduid als *Ontwikkeling Maritiem Cluster* (hierna: het OMC). Dit krijgt vorm met verschillende projecten (zie figuur 1). Deze projecten worden in samenhang voorbereid en op hoofdlijnen vastgelegd in een programma. Voor het besluit over dit programma wordt een milieueffectrapport (MER) opgesteld. De gemeente Den Helder heeft, als bevoegd gezag, de Commissie voor de milieueffectrapportage (hierna: de Commissie) gevraagd te adviseren over de inhoud van het op te stellen MER.

Essentiële informatie voor het MER

Zorg dat het MER in elk geval alle informatie bevat die nodig is om aan de inhoudelijke eisen voor een MER te voldoen¹. In aanvulling op de aanpak die is voorgesteld in de notitie Reikwijdte en Detailniveau (hierna: NRD)², beschouwt de Commissie de volgende punten als essentiële informatie in het MER. Dat wil zeggen dat, voor het meewegen van het milieubelang in het besluit over het programma OMC, het MER ook onderstaande informatie moet bevatten:

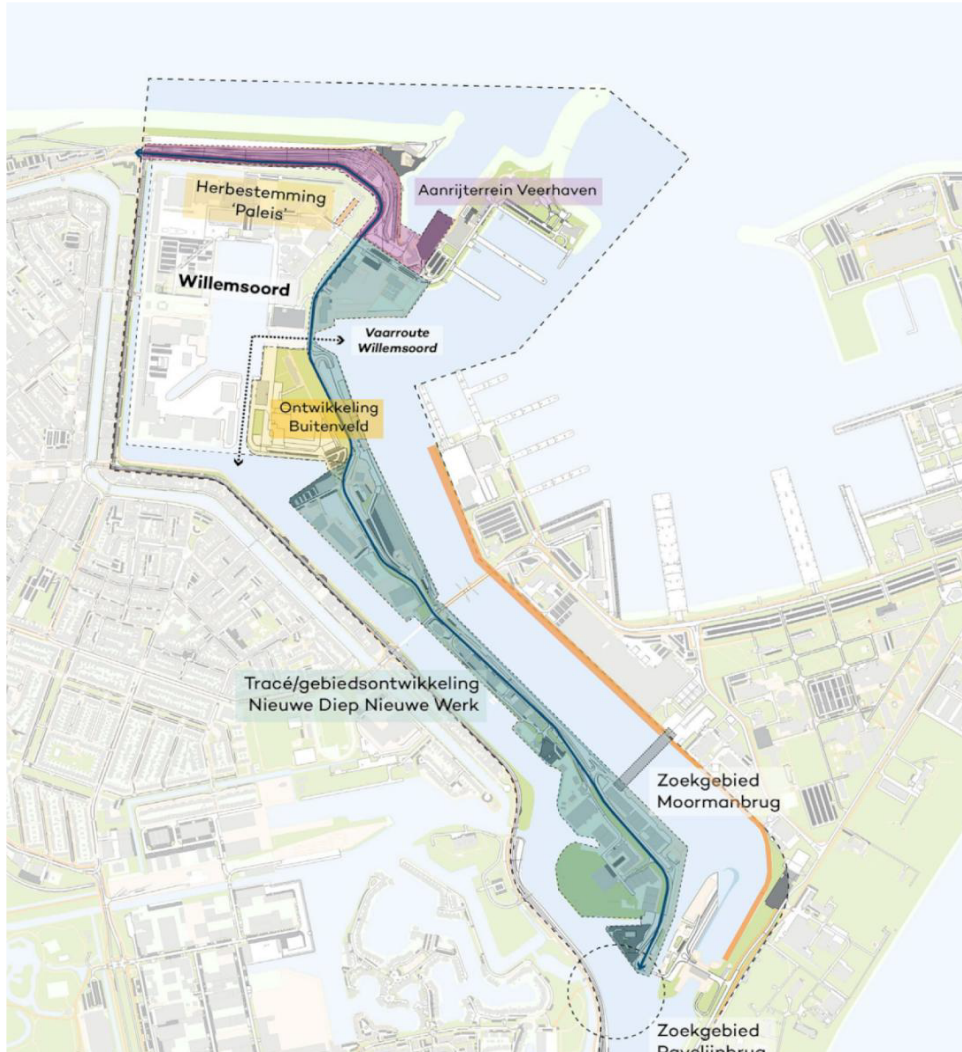
- Om de **samenhang binnen het Maritiem Cluster** te borgen moeten alle relevante ontwikkelingen binnen het OMC een plek krijgen in het MER. Dat vraagt om onderzoek waarbij keuzes voor de inrichting van het gehele gebied aan bod komen. Daarbij is relevant dat wanneer al gemaakte keuzes niet in een MER zijn onderzocht, dit MER moet laten zien hoe het milieubelang daarbij is meegewogen.
- De **ambities en doelen, zowel van het OMC als geheel als van het programma** (omdat dit een deel van de projecten omvat) en de mate waarin deze helder, concreet en toetsbaar zijn geformuleerd. Maak ook duidelijk wat de opgave is om deze doelen te bereiken door de huidige en verwachte knelpunten in aard en omvang te beschrijven.
- **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.
- De **milieugevolgen van de verschillende alternatieven en wat zij bijdragen aan de doelen**. Daarbij is belangrijk dat het detailniveau van het MER en het programma op elkaar aansluiten.

Besluitvormers en insprekers lezen in de eerste plaats de samenvatting van het MER. Daarom verdient dit onderdeel bijzondere aandacht. De samenvatting moet als zelfstandig document leesbaar zijn en een goede afspiegeling zijn van de inhoud van het MER.

In de volgende hoofdstukken beschrijft de Commissie in meer detail welke informatie het MER moet bevatten.

¹ Deze zijn voor plan-MER opgenomen in het Omgevingsbesluit, artikel 11.3.

² Haskoning, 10 februari 2026. *Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) Ontwikkeling Maritiem Cluster Den Helder*.



Figuur 1 Plangebied Maritiem Cluster Den Helder – projecten Cluster 1 (bron: NRD)

Aanleiding MER

De bereikbaarheid van Den Helder vormt al decennia een probleem. Het centrum, de marine en de civiele haven en de TESO-veerhaven trekken veel verkeer aan. Dit terwijl de provinciale weg N250 de enige ontsluiting is. Ook is er behoefte om de haven zelf te kunnen ontwikkelen vanwege het belang voor de regio. Het gaat dan om zowel de civiele als de marinehaven. In 2020 hebben gemeente, provincie en Defensie zich verenigd in samenwerkingsverband OMC. Daarbij zijn onder andere de ambities, opgaven en hoofddoelstellingen voor het cluster vastgelegd.³ In een addendum⁴ heeft OMC in 2025 de uitvoering van verschillende projecten bekrachtigd. Deze projecten zullen elk een planologische procedure moeten doorlopen (al dan niet gecombineerd). Het programma is bedoeld om op hoofdlijnen de samenhang vast te leggen.

Het programma vormt hiermee een kader voor projecten die staan in bijlage V van het Omgevingsbesluit en waar mogelijk een MER voor opgesteld moet worden.

³ Maritiem Cluster Den Helder, 29 juni 2023. Voornemen tot integrale ontwikkeling van het Maritiem Cluster. Behorend bij het Bestuursakkoord Ontwikkeling Maritiem Cluster Den Helder.

⁴ Maritiem Cluster Den Helder, 20 maart 2025. Addendum Bestuursakkoord Ontwikkeling Maritiem Cluster Den Helder.

Het gaat in ieder geval om J1 wegen, J5 Havens en J11 stedelijke ontwikkelingsprojecten. Ook kan een Passende beoordeling voor het besluit nodig zijn vanwege mogelijk significante effecten op Natura 2000-gebieden. Om deze redenen wordt een plan-MER opgesteld.

Rol van de Commissie

De Commissie is onafhankelijk, bij wet ingesteld en adviseert over de inhoud en de kwaliteit van het MER. Zij stelt voor ieder project een werkgroep samen van onafhankelijke deskundigen. Ze schrijft geen milieueffectrapporten, dat doet de initiatiefnemer, in dit geval het samenwerkingsverband. Het bevoegd gezag, het college van burgemeester en wethouders van Den Helder, besluit over het programma Ontwikkeling Maritiem Cluster Den Helder.

De samenstelling en de werkwijze van de werkgroep van de Commissie en verdere projectgegevens staan in bijlage 1 van dit advies. De projectstukken die bij het advies zijn gebruikt staan op de website. Deze zijn te vinden door nummer 4039 op www.commissiener.nl in te vullen in het zoekvak.

2 Voortraject OMC, programma en rol van het MER

Samenwerkingsverband Ontwikkeling Maritiem Cluster Den Helder

De bereikbaarheid van Den Helder en de toekomst als maritieme stad zijn al lange tijd onderwerp van onderzoek. Dit heeft veel onderzoeksrapporten opgeleverd, die aan de NRD zijn toegevoegd. Het samenwerkingsverband Ontwikkeling Maritiem Cluster (opgericht in 2020) moet zorgen voor een gezamenlijke ambitie en de daadwerkelijke invulling daarvan.⁵

In 2023 hebben de betrokken partijen in een bestuursakkoord⁶ onder andere vastgelegd dat zij *‘streven naar optimale benutting van het havengebied (civiel en militair), versterking van de maritieme stadsontwikkeling, verbetering van de bereikbaarheid (infrastructuur en mobiliteitstransitie), en duurzame en klimaatadaptieve ontwikkeling en energietransitie.’*

Het akkoord is volgens de NRD onder andere gebaseerd op onderzoek naar verschillende ruimtelijk-strategische scenario's uit 2021⁷ en op het rapport Toekomstbestendige stad en haven voor de Kop van Noord-Holland⁸ waarin een langetermijnperspectief is geschetst. Beide rapporten benadrukken dat de belangrijkste opgaven (bereikbaarheid, havenontwikkeling en klimaatbestendigheid) onlosmakelijk met elkaar verbonden zijn en alleen in samenhang kunnen worden opgepakt. Het belang van samenhang is vastgelegd in het addendum op het bestuursakkoord⁹: *‘Een brede, integrale en gebiedsgerichte aanpak is essentieel om te komen tot realiseerbare en inpasbare oplossingen van de opgaven.’*

Sterke afbakening programma beperkt aanpak MER volgens de NRD

Om de projecten in samenhang te beoordelen en ambities te verankeren willen de partijen uit het samenwerkingsverband een programma vaststellen¹⁰.

⁵ Zie bladzijde 37 en 38 van de NRD.

⁶ Dit is een voornemen, geen formeel besluit, zo staat op bladzijde 38 van de NRD.

⁷ Hier wordt op bladzijde 38 van de NRD naar verwezen als Strategische verkenningen 2021. De documentenlijst bevat geen verwijzing naar een document of rapport met de uitkomst van dit onderzoek.

⁸ AT Osborne, april 2022. *Toekomstbestendige stad en haven voor de Kop van Noord-Holland.*

⁹ Zie bladzijde 2 van het bestuursakkoord.

¹⁰ In dit geval gaat het om een vrijwillig programma onder de Omgevingswet.

Ze willen het plan-MER bij dit programma gebruiken om de gezamenlijke milieugevolgen van de projecten in beeld krijgen. Ook moet het laten zien wat de projecten bijdragen aan de ambities voor OMC, zo staat in de NRD. Daarbij is het aantal zinvolle varianten en alternatieven beperkt, ook omdat er al eerdere keuzes gemaakt zijn.

Zo zal het programma over een deel van de projecten binnen het OMC als geheel gaan. De keuze om projecten al dan niet op te nemen in het programma is bepaald op basis van doelstelling, onderlinge samenhang en mate van concreetheid. In het voortraject zijn al veel onderzoeken uitgevoerd en zijn keuzes gemaakt. De NRD verwijst daarbij naar het bestuursakkoord en naar plannen die de gemeenteraad heeft vastgesteld, zoals de Omgevingsvisie, de Havenvisie Den Helder en de Gezamenlijke mobiliteitsaanpak Texel en Den Helder. De NRD gebruikt dit als uitgangspunt om projecten wel of niet in het MER te onderzoeken en op welke manier.

Passende rol van het MER: integraal gebied- en specifiek projectgericht

De Commissie begrijpt dat met deze aanpak van het MER voortgang gemaakt kan worden. Deze insteek sluit echter niet goed aan bij de aanleiding voor het opstellen van het programma en de visie van het samenwerkingsverband: een brede, integrale en gebiedsgerichte aanpak. Het borgen van samenhang is gediend door het meenemen van alle relevante ontwikkelingen binnen OMC. Dat voorkomt dat er nu keuzes gemaakt worden die latere projecten 'in de weg zitten'.¹¹ In dat kader is ook relevant dat het programma een brug vormt tussen de gemeentelijke omgevingsvisie en de vervolgbesluiten (zoals wijzigingen van het omgevingsplan en/of omgevingsvergunningen) die de daadwerkelijke realisatie van de projecten mogelijk maken.

De Commissie adviseert daarom om in het plan-MER onderscheid te maken tussen enerzijds de keuzes binnen het programma voor de inrichting van het gebied (op hoofdlijnen), en anderzijds voor de verdere keuzes binnen de afzonderlijke projecten of onderdelen. Welke projecten dit zijn, hangt af van de keuzes voor de inrichting op hoofdlijnen. Met deze tweeledige aanpak biedt het MER passende informatie voor de integrale afweging over het programma en biedt het een goed kader voor de verdere besluitvorming over de afzonderlijke onderdelen.

Dit betekent dat een belangrijk deel van het plan-MER moet gaan over mogelijke oplossingen om de ambities voor OMC te bereiken. Deze ambities zijn, net als bij elk ander MER, het startpunt voor het alternatieven- en effectenonderzoek. In deze context moet voorliggend advies gelezen worden.

¹¹ Dit sluit ook aan op het advies in Toekomstbestendige Stad en Haven voor de Kop van Noord-Holland dat het selecteren van één of enkele ontwikkelingen geen recht doet aan de integrale opgave.

3 Ambities, ruimtelijke context en besluitvorming

3.1 Ambities, doelen en ruimtelijke context

Ambities, doelen van het OMC en van het programma

Het MER moet voor elk alternatief (en het voornemen) laten zien wat het bijdraagt aan de gestelde doelen. Door helder te beschrijven wat de doelen zijn (wanneer zijn gemeente en andere partijen tevreden?) is te toetsen of de beoogde positieve bijdrage bereikt wordt.

Geef in het MER overzichtelijk weer wat daarmee de gezamenlijke ambities en randvoorwaarden zijn voor het OMC als geheel. Maak ambities en randvoorwaarden zoveel mogelijk concreet en toetsbaar.¹² Zo is de opgave voor bereikbaarheid uit te drukken in een maximaal acceptabel aantal congestiedagen per jaar en/of een maximale vertraging in rijtijd. Op die manier kunnen de doelen een rol spelen bij de ontwikkeling van de alternatieven, de beoordeling daarvan en bij (de aanpak van) monitoring en evaluatie. Ook wordt duidelijk met welke (mogelijke) toekomstige ontwikkelingen of wensen de gemeente nu wel en niet rekening wil houden en wat dat betekent voor de te maken keuzes.¹³ Maak bijvoorbeeld duidelijk met welk aantal extra woningen en arbeidsplaatsen, en de daaraan gekoppelde extra vervoersbewegingen, de gemeente rekening houdt.

Geef, indien de doelen van het nu op te stellen programma afwijken van die voor OMC als geheel, ook aan wat het programma in dat geval moet bijdragen aan de ambities en doelen. Baken hier mee af waar het MER bij het programma zich op moet richten. Zorg er in dat geval ook voor dat in het MER de samenhang met de overige ambities en doelen geborgd blijft.

De opgave voor het programma in beeld brengen

Laat zien welke knelpunten zich waar voordoen, in aard en omvang. Door deze te vergelijken met de doelen van het programma, wordt helder wat de opgave is. Op die manier kunnen passende alternatieven (en varianten) onderzocht worden. Maak bijvoorbeeld zichtbaar in welke mate er sprake is van piekbelasting van de weginfrastructuur en wat hier de oorzaken van zijn.

Maak de aard en omvang van de knelpunten zo SMART mogelijk, zodat duidelijk is hoe groot de opgave (nog) is. Voor zover de projecten een bijdrage moeten leveren aan het oplossen van deze knelpunten, moet het MER zichtbaar maken of dat inderdaad het geval is. Dit helpt om bij de (latere besluitvorming over de) afzonderlijke onderdelen een goede afweging te kunnen maken.

Ambities en doelen van de afzonderlijke onderdelen

Beschrijf welke projecten een plek krijgen in het programma en welke niet, en waarom (zie hiervoor hoofdstuk 2 van dit advies).

¹² Zo kan de afgesproken inzet op energieoplossingen bij het uitgangspunt 'Duurzaamheid en energie' verschillend geïnterpreteerd worden, waardoor er later in het planproces discussie over kan ontstaan.

¹³ Zo blijkt uit de locatiestudie voor de Ravelijnbrug dat de wens om langere riviercruiseschepen in de Koopvaardersbinnenhaven toe te laten als uitgangspunt is gehanteerd bij de locatiekeuze voor deze brug. Zie ook paragraaf 4.3 van dit advies.

Geef aan wat de status en verwachte invulling van deze projecten is. Deze info is nodig om te toetsen in hoeverre er onderlinge afhankelijkheden en synergiën zijn; en om te kunnen beoordelen waar het kan gaan 'botsen'.

Benoem de doelen van de afzonderlijke projecten die binnen het programma gaan vallen en maak deze zo concreet mogelijk. Laat zien hoe de optelsom van de doelen past bij het doel van het programma.

Ga tot slot in op de ontwikkelingen die het programma mogelijk maakt, (waarvoor op zich geen MER nodig is) voor zover ze aanzienlijke milieugevolgen hebben, al dan niet in cumulatie met de aanleg of wijziging van de weginfrastructuur, aanpassingen aan de kade of stedelijke ontwikkeling.

De ruimtelijke context: andere plannen en projecten

Den Helder is een stad in ontwikkeling. Dit blijkt niet alleen uit het OMC, maar ook uit de plannen van Ontwikkelingsmaatschappij Zeestad¹⁴, zoals de ontwikkeling van de wijk Dijkkwartier. Of de dijkversterkingen waar het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier voor aan de lat staat. Neem een actueel en compleet overzicht op van andere plannen en projecten en geef aan welke relatie deze (kunnen) hebben met OMC. Houd bij de effectbeoordeling rekening met deze raakvlakken, zodat het MER laat zien of dit leidt tot randvoorwaarden voor de uitvoering.

De beoogde herinrichting van het TESO-terrein en de Veerhaven door Rijkswaterstaat vraagt bijzondere aandacht.¹⁵ Het programma OMC legt immers keuzes vast over de bereikbaarheid van de stad, en die zijn ook relevant voor de bereikbaarheid van TESO en de Veerhaven. Daarnaast kunnen maatregelen door TESO (fysiek op het terrein of anderszins) onderdeel van een oplossing zijn. Tijdens het locatiebezoek is toegelicht dat Rijkswaterstaat geen onderdeel uitmaakt van het samenwerkingsverband. Gezien het belang van een integrale aanpak van de problematiek adviseert de Commissie om dit terrein mee te nemen in het onderzoek, bijvoorbeeld door deze een plek te geven in de scenario's.

3.2 Te nemen besluit(en)

De procedure voor de milieueffectrapportage wordt doorlopen voor een programma. Daarnaast zullen andere besluiten genomen worden voor de realisatie van het voornemen. Voor de uitvoering van de verschillende projecten verwacht de gemeente dat voor elk afzonderlijk project een BOPA¹⁶ wordt vastgesteld. Geef aan of daarnaast ook andere besluiten nodig zijn, wie daarvoor het bevoegde gezag is en wat globaal de planning is.

¹⁴ Zeestad is een samenwerkingsverband van de gemeente Den Helder, provincie Noord-Holland en de ministeries van VRO (per 2026 ondergebracht bij Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties) en Defensie. Zij staat aan de lat voor de ontwikkeling en uitvoering van de stedelijke vernieuwing in Den Helder: www.zeestad.nl.

¹⁵ De Commissie heeft via een indiener een kopie van een zienswijze ontvangen. Hierin wordt aandacht gevraagd voor de toekomstige inrichting en locatie van de terminal en Veerhaven. In de zienswijze staat bijvoorbeeld dat Rijkswaterstaat mogelijkheden heeft verkend voor het verplaatsen van de terminal; en dat op dit moment niet helder is welke besluiten al wel en welke niet zijn genomen.

¹⁶ BOPA staat voor Buitenplanse Omgevingsplan Activiteit, een activiteit die niet past binnen het omgevingsplan. Hiervoor moet een omgevingsvergunning aangevraagd worden.

Geef aan hoe bij de (voorbereiding van) de besluitvorming van de verschillende projecten de samenhang daartussen geborgd blijft. Neem daarvoor in het MER een overzicht op van maatregelen en/of uitgangspunten die daaraan bij moeten en kunnen dragen.

3.3 Beleidskader en wet- en regelgeving

Geef in het MER aan welk beleid en welke wet- en regelgeving relevant is voor het OMC als geheel en voor de afzonderlijke projecten. Het gaat zowel om landelijk, provinciaal, regionaal en gemeentelijk beleid. Beschrijf daarvoor welke kaders of randvoorwaarden hieruit voortkomen. Laat vervolgens in het MER zien of het plan als geheel en de afzonderlijke projecten:

- kunnen voldoen aan de randvoorwaarden die hieruit voortkomen,
- consequenties heeft of kan hebben voor andere plannen.

Gezien de ruimtelijke context van het OMC zijn ook plannen van omliggende gemeenten (en specifiek de gemeente Texel) daarbij van belang.

Ga daarbij, in aanvulling op de stukken die in de NRD genoemd zijn, in ieder geval in op:

- het in ontwikkeling zijnde Ontwikkelperspectief Noord-Holland Noord¹⁷
- Nationaal Programma Ruimte voor Defensie¹⁸
- Havenvisie 2040, Nota Zeehavens Noord-Holland¹⁹ en Richtlijnen Vaarwegen (RVW 2020).
- Bereikbaarheidsvisie Noord-Holland Noord²⁰, Gezamenlijke mobiliteitsaanpak Texel-Den Helder 2040²¹
- Programma Waddenzeehavens 2022-2026, Uitvoeringsagenda Waddengebied 2021-2026
- Beleidskader Waddenzee

4 Referentiesituatie, eerdere keuzes en alternatieven

4.1 Referentiesituatie

De NRD beschrijft de juiste aanpak voor de referentiesituatie: namelijk de huidige situatie en de autonome ontwikkeling. De projecten uit Cluster 2 en 3 zijn zeer waarschijnlijk niet te beschouwen als autonome ontwikkeling.²² Omdat ze onvoldoende concreet zijn en een langere tijdshorizon hebben dan de projecten uit Cluster 1, worden ze immers niet als project meegenomen in het programma, zo staat in de NRD.

De Commissie wijst er in dit kader op dat onder “autonome ontwikkeling” wordt verstaan:

¹⁷ Regio NHN, januari 2026. [Op weg naar een Ontwikkelperspectief Noord-Holland Noord. Overdrachtsdocument.](#)

¹⁸ Ministerie van Defensie, 19 december 2025. [Nationaal Programma Ruimte voor Defensie. Ruimte voor vrede, veiligheid en bescherming.](#)

¹⁹ Provincie Noord-Holland, oktober 2022. [Nota Zeehavens Noord-Holland.](#)

²⁰ Goudappel, 11 november 2025. [Bereikbaarheidsvisie Noord-Holland Noord.](#)

²¹ Gemeente Texel en Gemeente Den Helder, 4 november 2024. [Gezamenlijke mobiliteitsaanpak Texel en Den Helder 2040. Economie versterken- Leefbaarheid vergroten - Bereikbaarheid - verbeteren.](#)

²² Zoals door de gemeente aangegeven bij het locatiebezoek.

de toekomstige milieutoestand zonder dat de voorgenomen activiteit of één van de alternatieven worden gerealiseerd. Dat betekent dat bij de beschrijving moet worden uitgegaan van veranderingen in de huidige activiteiten binnen en buiten het plangebied waarover al besloten is en/of waarvan de kans groot is dat ze in de nabij toekomst worden gerealiseerd²³.

Gezien het aantal lopende en voorziene ontwikkelingen in en rond Den Helder adviseert de Commissie om expliciet te vermelden welke plannen en projecten onderdeel vormen van de autonome ontwikkeling. Licht voor elk daarvan toe wat dit betekent voor de referentiesituatie. Op die manier is voor de lezer duidelijk waar wel en waar geen rekening mee is gehouden en op welke manier.

4.2 Milieu-informatie en eerder gemaakte keuzes

Milieu-informatie bij gemaakte keuzes

Het OMC kent een lange voorgeschiedenis. In hoofdstuk 2 gaf de Commissie al aan dat van eerder gemaakte keuzes duidelijk moet zijn wie deze heeft gemaakt en hoe dat is vastgelegd. Geef hiermee een navolgbare tijdlijn van onderzochte oplossingen en gemaakte keuzes. Deze moet laten zien welke rol het milieubelang gespeeld heeft. Voor besluiten waarvoor geen MER is opgesteld, moet helder zijn hoe het milieubelang een rol heeft kunnen spelen bij de besluitvorming. Bij keuzes waar het milieubelang niet is meegewogen, moet dat alsnog gedaan worden.

Het gaat om keuzes over het OMC als geheel. Zoals de onderzoeken die tot het bestuursakkoord geleid hebben (zie hoofdstuk 2 van dit advies: Aanleiding voor het programma) waarbij scenario's zijn onderzocht en het langetermijnperspectief is geschetst.

Anderzijds gaat het om keuzes over afzonderlijke onderdelen. Specifiek wijst de Commissie op oplossingen die gedurende het voortraject zijn onderzocht en zijn afgefallen. Denk aan het verplaatsen van de veerhaven naar het noordoostelijk deel van de haven, de aanleg van een vaste-oeververbinding tussen Texel en Den Helder en een tunnel voor (een deel van) het tracé van de N250 door Den Helder.

Voor een aantal projecten staat in de NRD (paragraaf 5.2.3) dat er geen aanleiding is om nader onderzoek uit te voeren in het MER. Bijvoorbeeld over de locatie Buitenveld voor huisvesting van Defensie. De toelichting daarover in bijlage A1 bij de NRD geeft kort weer wát is onderzocht, maar niet hoe de besluitvorming daarover heeft plaatsgevonden en de rol van het milieubelang daarbij. Vermeld dit wel in het MER.

Omgevingsvisie Den Helder

Omdat het programma in de beleidscyclus van de Omgevingswet een verdere uitwerking is van de omgevingsvisie, vraagt deze bijzondere aandacht. Voor de navolgbaarheid is het belangrijk dat helder is welke oplossingen (alternatieven) voor de ambitie van OMC zijn onderzocht in het bijbehorende MER en hoe deze informatie is meegewogen bij het vaststellen van de visie zelf. De Commissie heeft in 2023 geadviseerd over het MER bij de Omgevingsvisie (zie onderstaand tekstkader).

²³ Bijvoorbeeld omdat dit uit een omgevingsvisie blijkt.

Leg uit hoe met dit advies is omgegaan bij de besluitvorming over de omgevingsvisie, en wat dit betekent voor het programma. Het MER bij het programma kan voortborduren op het MER bij de omgevingsvisie. Daarbij wijst de Commissie er wel op dat dit alleen kan voor zaken die in de omgevingsvisie zijn vastgelegd én zijn onderzocht in het bijbehorende MER, op een passend detailniveau en met een vergelijking van alternatieven.

Tekstkader Omgevingsvisie

De omgevingsvisie uit 2023 bevat thematische uitwerkingen en deelvisies. Zo benoemt de Thematische uitwerking Mobiliteit & Infrastructuur de mogelijkheden voor een transferium en een verbeterde ontsluiting van de marine en de civiele haven.²⁴ In de Deelvisie Maritiem Cluster staat dat gezocht wordt naar de 'optimale locatie van de TESO-haven en de route daarnaartoe' om de verbinding met Texel optimaal te faciliteren met inachtneming van de leefbaarheid en vitaliteit van Den Helder.²⁵

De Commissie constateerde dat op een aantal onderdelen het MER bij de omgevingsvisie onvoldoende informatie bevatte om het milieubelang volwaardig mee te wegen. Zo zijn in dat MER geen alternatieven onderzocht, en was onvoldoende duidelijk welke ontwikkelingen er op en rond de haven (civiel en marine) moeten plaatsvinden. Ook daarvoor zijn geen alternatieven onderzocht.

4.3 Alternatieven en varianten

Hoofdstuk 5 van de NRD beschrijft dat **alternatieven** niet aan de orde zijn. **Varianten** zullen onderzocht worden voor de Van Kinsbergenbrug, de nieuwe Defensiekade en Nieuwe Diep en voor het aanrijterrein van de Veerhaven. De Commissie wijst erop dat het uitwerken en onderbouwen van redelijke alternatieven een essentieel onderdeel is van een plan-MER.²⁶ Van die alternatieven worden de relevante milieueffecten in beeld gebracht. Dan maakt het MER namelijk zichtbaar wat de consequenties van de verschillende keuzes zijn.

Gezien de ambities adviseert de Commissie om onderscheidende alternatieven te onderzoeken die uitgaan van:

- **Het alternatief uit de NRD:** zoals weergegeven in figuur 2 (verplaatsing Moormanbrug, zoekgebied Ravelijnbrug, Tracé en gebiedsontwikkeling Nieuwe Diep/Nieuwe Werk, Ontwikkeling Buitenveld).
- **Duurzame mobiliteit:** maximale invulling gevend aan de ambities van de gemeenten Den Helder en Texel en de provincie Noord-Holland op het gebied van duurzame mobiliteit.
- **Herwaarderen 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.
- **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.

²⁴ Zie Omgevingsvisie Den Helder, Hoofdstuk 4.

²⁵ Zie Omgevingsvisie Den Helder, Hoofdstuk 8 – Deelvisie Maritiem Cluster.

²⁶ Artikel 11.3 van het Omgevingsbesluit.

Toelichting op het alternatief Duurzame mobiliteit: het beleid van beide gemeenten spreekt over het inzetten op duurzame mobiliteit door fiets en openbaar vervoer te stimuleren en bijvoorbeeld fietsvoorzieningen te verbeteren. Er wordt ook gesproken over een transferium bij Kooypunt, waardoor er minder auto's over de N250 zouden moeten gaan rijden. De gezamenlijke mobiliteitsaanpak Texel-Den Helder geeft ongeveer hetzelfde beeld. Denk bijvoorbeeld aan de realisatie van de voorgestelde mobiliteitshub, het optimaliseren van de ontsluiting van de veerhaven met het OV en vraagmanagement van het TESO-verkeer.

Toelichting op het alternatief Herwaardenen vaarwegklasse Koopvaardersbinnenhaven: het programma van eisen voor de Ravelijnbrug gaat nu uit van vaarwegklasse II, met een mogelijke ambitie voor vaarwegklasse IV (vanwege riviercruises) in combinatie met het openen van de vaarroute via Willemsoord (voor recreatievaart). De keuze voor vaarweg klasse IV als randvoorwaarde is niet onderbouwd, maar wel bepalend geweest bij de selectie van 12 naar 3 varianten voor de Ravelijnbrug, met name het afvallen van opties 1 – 4.²⁷ Daarbij is ook opgemerkt dat de manoeuvreerruimte in de Koopvaardersbinnenhaven en de haven Willemsoord beperkt is (en blijft). Het handhaven van vaarwegklasse II, of eventuele afwaardering naar klasse 0 in combinatie met extra doorvaartbreedte en een ontheffingsmogelijkheid, biedt meer ontwerpruimte voor de Ravelijnbrug, zowel verkeerstechnisch, als nautisch en locatie.

Toelichting op het alternatief Verplaatsing Moormanbrug: de aanleg van de Ravelijnbrug kan niet zonder aanpassing van de weg over de Nieuwe Diep/Nieuwe Werk. Dit zijn ingrijpende maatregelen. De verplaatsing van de Moormanbrug en vergroting van de Defensiekade zou ook zonder de nieuwe Ravelijnbrug plaats kunnen vinden. De Commissie adviseert daarom om ook te onderzoeken wat de effecten zijn van de situatie waarin de Moormanbrug verplaatst wordt, maar de andere projecten niet. Dit alternatief zal ook beter zicht bieden in de bijdrage van de Ravelijnbrug aan de doelen en eventuele milieugevolgen.

De Commissie constateert dat bij het opwaarderen van de bestaande weg over Het Nieuwe Werk (tussen de nieuwe Moormanbrug en de Koopvaardersschutsluis) de beschikbare ruimte een aandachtspunt is. Ten noorden van de nieuwe Moormanbrug wordt bij de dijkverbetering door HHNK al rekening gehouden met de aanleg van een bredere weg. De Commissie adviseert om te onderzoeken in hoeverre het deel ten zuiden daarvan te ontzien is. Bijvoorbeeld doordat met het herwaardenen van de vaarklasse op de Koopvaardersbinnenhaven, (alsnog) andere locaties voor de Ravelijnbrug mogelijk zijn.

4.4 Scenario's

In de NRD staat dat (in ieder geval) twee scenario's worden onderzocht. Dit gaat over situaties waarin projecten (nog) niet gereed zijn terwijl ze essentieel zijn voor:

- het ontvlechten van het verkeer naar de veerhaven en het centrum Den Helder,
- het vergroten van de marinecapaciteit en bereikbaarheid,
- de verschillende ambities voor de vaarroute via Willemsoord.

²⁷ Haskoning, 18 juni 2025. *Locatiestudie Ravelijnbrug Den Helder*. Daarin is uitgegaan van schepen met een lengte tot 110 meter.

De Commissie adviseert om bij fasering, samenhang en afhankelijkheden ook te kijken naar:

- Andere plannen of projecten die van invloed kunnen zijn op de effecten van het programma, zie ook paragraaf 3.1 van dit advies. De fase waarin dergelijke projecten verkeren kan bijvoorbeeld invloed hebben op de hoeveelheid verkeer en afwikkeling daarvan. Denk aan bijdragen die de beoogde herinrichting van het TESO-terrein en de Veerhaven kan leveren, en/of andere (mobiliteits)oplossingen gericht ter plaatse.
- Mogelijke toekomstplannen en wensen in en rond OMC, zoals de toegang van grotere riviercruiseschepen tot de Koopvaardersbinnenhaven.

De betekenis hiervan kan bijvoorbeeld met een gevoeligheidsanalyse in beeld gebracht worden.

5 Milieugevolgen

5.1 Effectbepaling

Beoordelingsmethodiek en detailniveau

In de NRD staat als uitgangspunt dat het onderzoek kwalitatief en globaal wordt uitgevoerd. Paragraaf 5.4.2 bevat per milieuthema een toelichting op de aanpak van het onderzoek en de onderwerpen die daarbij aan bod komen. Daarmee is wel inzichtelijk wát onderzocht gaat worden, maar nog niet hóe. Licht dit in het MER wel toe. Leg per aspect uit welke criteria zijn gebruikt en waarom. Geef daarbij inzicht in hoe de beoordelingsmethodiek (de vijfpunts-schaal) per indicator wordt toegepast in het beoordelen van de aspecten. Voor zover de effecten van projecten of onderdelen afzonderlijk zijn bepaald om tot een beoordeling van het geheel te komen, moet navolgbaar zijn hoe tot het cumulatieve oordeel is gekomen.

De Commissie wijst erop dat het detailniveau van het MER moet aansluiten op het detailniveau van het programma. Wanneer het programma de bruglocatie en het wegontwerp voor de Ravelijnbrug vastlegt²⁸, moeten de effecten in het MER op een passend detailniveau onderzocht worden.

Doelbereik

Paragraaf 5.4.3 van de NRD beschrijft voor welke onderwerpen het doelbereik bepaalt gaat worden. Werk dit uit tot een navolgbare beoordelingsmethodiek wat aansluit op de (geconcretiseerde) doelen (zie paragraaf 2.2 van dit advies). Maak, waar relevant, onderscheid tussen de doelen voor OMC als geheel en de afzonderlijke projecten. Geef een doorkijk naar de bijdrage van projecten van OMC waar nu geen besluit over genomen wordt.

Uitgangspunten, onzekerheden en modellen

Onderbouw de gehanteerde uitgangspunten voor het bepalen van de milieugevolgen van het plan. Geef aan welke onzekerheden hierin zitten. Onderscheid daarbij onzekerheden in de kwaliteit van de gegevens enerzijds en in de gebruikte rekenregels en -modellen anderzijds. Geef aan, als dit relevant en mogelijk is, in hoeverre dit tot een bandbreedte voor de genoemde gevolgen leidt en vervolgens wat dit betekent voor de vergelijking van de alternatieven.

²⁸ Zoals vermeld in de tabel in paragraaf 5.2.1 van de NRD.

Onderbouw de keuze van de rekenregels/-modellen en van de gegevens waarmee de gevolgen van het plan voor verkeer, lucht, geluid, aantallen gehinderden, stikstof, externe en nautische veiligheid worden bepaald. Ga ook in op de onzekerheden in deze bepaling. Onderscheid daarbij onzekerheden in de kwaliteit van de gegevens (bron, ouderdom, betrouwbaarheid, en dergelijke) en in de gehanteerde rekenregels/-modellen (afleiding en bandbreedte van kritische parameterwaarden, modelkalibratie en dergelijke). Vertaal dit zo mogelijk in een bandbreedte voor de genoemde gevolgen en geef aan wat dit betekent voor de vergelijking van de alternatieven.

5.2 Vergelijking van alternatieven

De milieueffecten van de alternatieven moeten onderling én met de referentiesituatie worden vergeleken. Doel van de vergelijking is laten zien in hoeverre de alternatieven andere effecten veroorzaken. Ga daarbij uit van de maximale situatie die de beoogde projecten in het programma mogelijk maken.

Geef voor ieder van de alternatieven aan in welke mate de gestelde doelen kunnen worden gerealiseerd. Gebruik ook hiervoor eenduidige en, zo veel als mogelijk, kwantificeerbare toetsingscriteria (zie ook paragraaf 3.1 van dit advies).

Beschrijf de effecten van het voorkeursalternatief, voor zover dat niet overeenkomt met één van de onderzochte alternatieven.

5.3 Thematische onderwerpen

5.3.1 Verkeer

Houd bij de beoordeling van verkeerseffecten rekening met de verkeersaantrekkende werking van (vastgestelde) nieuwe functies buiten het Maritiem Cluster. Geef duidelijk aan hoe vaak en hoe lang piekmomenten voorkomen en hoeveel congestiedagen acceptabel zijn (daar wordt de infrastructuur niet op gedimensioneerd). Voer de effectbeoordeling uit voor een reguliere situatie en gemiddeld piekmoment waarbij de congestiedagen buiten beschouwing zijn gelaten. Maak bij het beoordelingscriterium bereikbaarheid onderscheid tussen de rijtijd voor lokaal en voor regionaal/landelijk verkeer.

In de gezamenlijke Mobiliteitsaanpak Texel Den Helder 2040 en in het mobiliteitsbeleid van beide gemeenten wordt gesproken over een mobiliteitstransitie die als middel kan dienen om knelpunten op te lossen. Maak duidelijk zichtbaar wat het effect van zo'n mobiliteitstransitie op de hoeveelheid autoverkeer is en welke gevolgen dit heeft voor de beoordelingscriteria.

5.3.2 Geluid en trillingen

Beschouw geluid en trillingen in de aanlegfase voor de verschillende projecten separaat. Beschouw deze aspecten in de gebruiksfase van de verschillende projecten gezamenlijk per variant.

Betrek hierbij een studiegebied zo groot dat relevante verschillen in effecten tussen de varianten optreden. Voor geluid van wegverkeer kan hiervoor in de gebruiksfase gebruik worden gemaakt van het 1 dB criterium, waarbij alle wegen worden betrokken waar sprake is van ten minste een 20 % afname of een 30 % toename van verkeerintensiteiten.

Beoordeel voor de gebruiksfase zowel de reguliere (gemiddelde) situatie als de situatie op piekmomenten. Hou er rekening mee dat de akoestisch rekenmodellen minder geschikt zijn voor wegen met aanzienlijke congestie.

Bij de bepaling van het aantal geluidgehinderden dient uitgegaan te worden van het gecumuleerde geluid waarin in ieder geval wegverkeer- en industrielawaai is gecumuleerd en indien ook relevant scheepvaartlawaai is betrokken.

5.3.3 Luchtkwaliteit

Beschrijf de bronnen (wegverkeer, industrie en scheepvaart) die relevant zijn voor emissies naar de lucht en laat zien wat dit betekent voor de concentraties van fijnstof (PM₁₀ en PM_{2,5}) en stikstofdioxide, ook onder de grenswaarden. Presenteer de resultaten in contourenkaarten (met een maximaal verschil van 1 µg/m³) en geef aan of er sprake is van woningen, woonverblijven of andere gevoelige bestemmingen die binnen de verschillende contouren komen te liggen.

Geef voor bestaande woningen aan of deze te maken krijgen met een andere (lagere of hogere) concentratie luchtverontreiniging in stappen van 1 µg/m³. Beoordeel de bijdrage aan de achtergrondconcentratie en toets de concentratie aan de grenswaarden en de WHO-advieswaarden.

5.3.4 Nautische veiligheid

Maak inzichtelijk hoe toekomstige scheepvaartbewegingen er uit zien (routes, aantallen) met onderscheid in binnenvaart, recreatievaart, beroepsvaart en defensie vaartuigen. Laat ook zien welke beperkingen er in de huidige en toekomstige situatie zijn voor bepaalde typen schepen, wanneer dat relevant is voor de doelen en milieugevolgen.

Geef aan waar ligplaatsen voor schepen met gevaarlijke stoffen voorzien zijn. Neem deze locaties mee bij het bepalen van de effecten op het vlak van externe veiligheid.

In de toekomstige situatie zal de voorkeursroute voor recreatievaart tussen Noord-Hollands Kanaal en Waddenzee via de Boerenverdrietsluis en de Zeedoksluis gaan. Het is nog niet duidelijk of de Boerenverdrietsluis in principe open staat, of juist alleen op afroep of met vaste bedienmomenten gebruikt kan worden. Dat geldt ook voor de brug over deze sluis (die staat in de huidige situatie omhoog). Dit heeft invloed op de wachttijden en zo op de veiligheid op het water en het daadwerkelijk gebruik van deze route. Daarbij is ook relevant dat de aanleg van de Ravelijnbrug voor een extra brugpassage zorgt op deze route. Lange wachttijden kunnen ertoe leiden dat het ook voor recreatievaart aantrekkelijk is om via de Koopvaarderschluis en de Zeedoksluis naar Willemsoord te varen. Geef inzicht in de doorstroming en veiligheid op het water voor de verschillende routes en op verschillende momenten (zoals piekmomenten in wegverkeer en vakantieperiodes).

Houd tot slot rekening met de situatie waarin een riviercruiseschip de bruggen wil passeren en in de Koopvaardersbinnenhaven of de Willems haven moet manoeuvreren.

5.3.5 Bodem en water

Bodem en water zijn als aparte aspecten opgenomen. De Commissie adviseert om te starten met een analyse van het bodem- en watersysteem²⁹. Dit geeft inzicht in de draagkracht van het water- en bodemsysteem en is relevant om de effecten van het plan of project op de bodem, waterkwaliteit en/of waterkwantiteit te kunnen bepalen.

Bodem

In de NRD staat dat het MER in zal gaan op grondverzet, bodemkwaliteit en waterbodemkwaliteit, specifiek voor de aanlegfase. Voor die fase adviseert de Commissie om ook aan te geven welke maatregelen mogelijk zijn wanneer verontreinigingen worden aangetroffen. Ga bij het bepalen van de omvang van het grondverzet ook uit van een worst case situatie. Dat wil zeggen de situatie waarin hergebruik van grond niet of nauwelijks mogelijk blijkt en er veel grond moet worden af- en aangevoerd. Laat zien wat dit betekent voor effecten die samenhangen met dit transport, zoals extra vervoersbewegingen. Maak ook zichtbaar in hoeverre veranderingen in de grondbalans door kunnen werken in de fasering van de verschillende projecten.

In de NRD staat dat er geen sprake is van risico's in de gebruiksfase, en dat deze fase daarom niet in het MER onderzocht gaat worden. De Commissie adviseert om in het MER eerst de bodemkundige en geologische opbouw van het gebied in beeld te brengen en te laten zien hoe deze opbouw verandert door het OMC, ook in de gebruiksfase. Gebruik deze informatie om te beoordelen in hoeverre het OMC tot milieueffecten kan leiden en onderbouw deze conclusie.

Water

Voor dit onderzoek wijst de Commissie op het volgende:

- **Kaderrichtlijn Water (KRW):** beschrijf welke KRW-waterlichamen in en rond het plangebied liggen en wat de kwaliteit hiervan is (ecologische en chemische kwaliteit). Maak inzichtelijk wat de impact is van OMC in de aanleg- en de gebruiksfase. Denk aan (tijdelijke) verslechtering van de oppervlakte- en grondwaterkwaliteit, veranderingen in het functioneren van het watersysteem. Geef zo inzicht in de gevolgen voor de (grond)waterkwaliteit en toets deze aan de chemische en ecologische doelen van de KRW. Toon aan dat geen achteruitgang van de toestand van het water optreedt, ook niet tijdelijk.³⁰ Geef aan hoe het project kan bijdragen aan het verbeteren van de waterkwaliteit en het bereiken van een goede toestand van oppervlaktewater- en grondwaterlichamen in het studiegebied.³¹

²⁹ Hierbij zijn grondwater, oppervlaktewater en regenwatersysteem (in gebouwde omgeving) van belang, zowel kwaliteit als kwantiteit.

³⁰ Er is al sprake van achteruitgang van de ecologische toestand als een van de kwaliteitselementen een klasse achteruitgaat, zelfs als die achteruitgang niet tot gevolg heeft dat het waterlichaam in het algemeen wordt ingedeeld in een lagere klasse. Als het kwaliteitselement al in de laagste klasse zit, is geen enkele achteruitgang toegestaan. Van achteruitgang van de chemische toestand is sprake als het project tot gevolg heeft dat een van de vastgestelde maximale stofconcentraties wordt overschreden.

³¹ Van een goede oppervlaktewatertoestand volgens de KRW is sprake als zowel de ecologische als de chemische toestand van het oppervlaktewaterlichaam ten minste als 'goed' beoordeeld wordt. Als één van de kwaliteitselementen of één van de

- **Impact van veranderingen in het watersysteem:** leg een relatie tussen veranderingen in het watersysteem, situaties met langdurige droogte of juist piekbuien en de kwaliteit van het oppervlaktewater. Onderzoek bijvoorbeeld of veranderingen in de bediening van de sluizen kan leiden tot ongewenste effecten zoals algengroei (stilstaand water) of vissterfte (verzilting).

5.3.6 Natuur en biodiversiteit

Natura 2000-gebieden

De NRD beschrijft terecht dat de effecten van stikstofdepositie in de aanleg- en de gebruiksfase in beeld gebracht moeten worden. In de buurt van het plangebied liggen in ieder geval twee Natura 2000-gebieden waarin habitattypen voorkomen die gevoelig zijn voor stikstof: Duinen Den Helder-Callantsoog en Duinen en Lage Land Texel. Het grenst ook aan de Natura 2000-gebieden Waddenzee en Noordzeekustzone, waar stikstof een mogelijk knelpunt vormt.

Als negatieve gevolgen niet zijn uit te sluiten (in de gebruiks- en/of de aanlegfase), moet een Passende beoordeling opgesteld worden. Beschrijf mogelijke en/of nodige mitigerende of compenserende maatregelen om negatieve effecten te voorkomen of te verminderen. Maak in het MER globaal duidelijk of aantasting van natuurlijk kenmerken kan worden uitgesloten.

Werelderfgoed Waddenzee

Het OMC ligt naast het Werelderfgoed Waddenzee wat in 2009 door UNESCO is aangewezen. Breng in beeld in hoeverre het OMC effecten kan hebben op de zogeheten 'uitzonderlijke universele waarde' (OUV)³² van dit UNESCO-gebied. Gebruik daarvoor de beschikbare handreikingen van UNESCO³³ en de Rijksdienst Cultureel Erfgoed³⁴. Ga na of voor het initiatief een Heritage Impact Assessment (HIA) nodig is.

De Commissie wijst erop dat negatieve effecten op de OUV in principe niet zijn toegestaan. Mocht blijken dat er sprake kan zijn van dergelijke negatieve effecten, laat dan zien op welke manier deze te voorkomen zijn.

Beschermde soorten

Ga in op de mogelijke gevolgen van het voornemen op beschermde soorten en bepaal of verbodsbepalingen overtreden kunnen worden, zoals het verbod op het verstoren van vaste rust- of verblijfplaatsen. Geef, indien verbodsbepalingen overtreden kunnen worden, aan of en in hoeverre de staat van instandhouding van de soort verslechtert. Beschrijf mogelijke en/of benodigde mitigerende en/of compenserende maatregelen om negatieve effecten te voorkomen of te verminderen.

relevante stoffen niet als 'goed' wordt beoordeeld, voldoet het waterlichaam niet aan de KRW ('one-out-all-out principe'). Er is sprake van een goede grondwatertoestand als het grondwater in zowel een goede kwantitatieve toestand als een goede chemische toestand is. Een goede kwantitatieve toestand wordt bereikt als de jaarlijkse onttrekking van water op lange termijn de beschikbare grondwatervoorraad niet overschrijdt.

³² In de OUV zijn de bijzondere en unieke waarden van een Werelderfgoed vastgelegd.

³³ UNESCO/ICCROM/ICOMOS/IUCN, 2024. *Leidraad en toolkit voor effectbeoordelingen in een Werelderfgoedcontext*.

³⁴ Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed, 2024. *Handreiking Cultureel erfgoed in mer-procedures*.

5.3.7 Cultureel erfgoed en ruimtelijke kwaliteit

Archeologie

De haven van Den Helder kent een lange historie. Dit betekent dat in de (water)bodem archeologische resten aanwezig kunnen zijn. Neem een overzicht op van de bekende archeologische monumenten en de verwachtingen en geef ze op kaart aan. Beschrijf welk onderzoek ten grondslag heeft gelegen aan deze kaart. Gebruik hiervoor zo veel mogelijk primaire bronnen van informatie, zoals opgenomen in de databank van DANS³⁵, gemeentelijke archeologische verwachtingskaarten en de Erfgoedatlas.³⁶

Breng archeologie binnen en rond het plangebied³⁷ in kaart om daarmee in beeld te krijgen welke eventuele effecten op kunnen treden en door welk onderdeel van OMC. Het gaat daarbij niet alleen om permanente en directe aantasting, zoals door vergraving. Ook belasting (zoals door het ophogen met grond), tijdelijke situaties zoals het plaatselijk verlagen van grondwaterstand, kunnen archeologische resten beïnvloeden.

Beschrijf welke stappen worden doorlopen in situaties waarin archeologische resten worden aangetroffen.

Cultuurhistorie en Ruimtelijke kwaliteit

Bij de omgevingsvisie is gebruik gemaakt van de gebiedsbiografie Den Helder Zeestad op het Wad³⁸. Voor de gebiedsontwikkeling Buitenveld is al een ruimtelijk kader opgesteld.³⁹ Het is van belang dat bij beoordeling van de projecten afzonderlijk en in samenhang het detailniveau van het ruimtelijk kader vergelijkbaar is. Om de effecten van de verschillende projecten in samenhang te kunnen beoordelen, adviseert de Commissie om het overkoepelend ruimtelijk kader te benoemen. Maak hierin duidelijk wat de ruimtelijke kwaliteiten van het gehele gebied zijn. Houd daarbij rekening met belevingswaarde, gebruikswaarde en toekomstwaarde. Benoem in dit kader de belangrijkste te bewaken of te verkrijgen ruimtelijke kwaliteit, en gebruik het bij de effectbeoordeling. Maak daarbij gebruik van visualisaties vanuit relevante gezichtspunten.

De Commissie wijst erop dat het plangebied binnen de begrenzing van het Waddengebied geldt, zoals vastgelegd in het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl).⁴⁰ Het Bkl bevat instructieregels voor landschap en cultureel erfgoed, waaronder ook archeologie. Dit houdt bijvoorbeeld in dat negatieve effecten op landschappelijke kernwaarden niet zijn toegestaan. Licht toe om welke waarden het gaat, en in hoeverre het OMC daar invloed op heeft.

³⁵ DANS staat voor Data Station Archaeology. Dit is het nationale expertisecentrum en de databank voor archeologisch onderzoek. <https://dans.knaw.nl/nl/>.

³⁶ Zie de Erfgoedatlas op de website van de RCE. www.cultureelerfgoed.nl.

³⁷ Dit is relevant als er indirecte effecten kunnen optreden door veranderingen in bijvoorbeeld grondwaterstanden of door zetting.

³⁸ MOOI Noord-Holland, april 2022. *Gebiedsbiografie. Den Helder Zeestad op het Wad. Het verleden verankeren in de toekomst.*

³⁹ West 8, 12 september 2025. *Ruimtelijk kader Buitenveld Den Helder Willemsoord. Stedenbouwkundige randvoorwaarden.*

⁴⁰ Zie Bijlage XIIIc van het Besluit kwaliteit leefomgeving. Meer informatie, over onder andere de instructieregels, is te vinden op [Informatiepunt Leefomgeving](#).

5.3.8 Circulariteit en energie

Circulariteit

De gebouwde omgeving is goed voor een groot deel van het grondstoffengebruik, energiegebruik en watergebruik in Nederland. Bovendien bestaat de helft van ons afval uit bouw- en sloopafval. Het hergebruik daarvan gebeurt weliswaar op grote schaal, maar is niet per definitie circulair. Circulair bouwen omvat verschillende dimensies: het verminderen van grondstoffenverbruik, gebruik maken van duurzaam geproduceerde, hernieuwbare en beschikbare grondstoffen, het verlengen van de levensduur en het hoogwaardig verwerken van materialen en grondstoffen.⁴¹ Dit geldt in sterke mate voor een locatie waar een groot aantal gebouwen en nieuwe of gewijzigde infrastructuur wordt aangelegd.

Geef aan welke maatregelen en/of acties worden ondernomen om te komen tot het bepalen van de circulariteitsambities. Sluit hiermee aan op de doelen van de gemeente zelf, die toewerkt naar een circulaire economie en samenleving.⁴² Bespreek hoe dit past in de verschillende voorkeursconcepten voor circulariteit (vaak aangeduid met de R-ladder volgens Cramer). Bespreek ook of daarmee de ambities worden gehaald. Ga ook in op hoe grondstoffen- en materiaalgebruik kan worden voorkomen en welke mogelijkheden er zijn voor hergebruik, recycling of het terugwinnen. Denk aan de manier waarop de gemeente circulair bouwen en slopen faciliteert: bijvoorbeeld door het bieden van een (tijdelijk) grondstoffendepot en de locatie daarvan. Geef aan hoe de voortgang van circulariteitsopgave wordt gemonitord.

Energie

Bij een deel van de projecten zal sprake zijn van energie- en warmtelevering. Geef een indicatie van de verwachte energievraag van de nieuwe (en te renoveren) gebouwen en openbare werken. Ga bij de energievraag niet alleen uit van energie voor verwarmen, maar ook voor koelen, ventilatie, laadinfrastructuur en openbare voorzieningen (zoals verlichting, gemalen, et cetera). Door dit in orde grootte te benoemen, is in te schatten wat de effecten zijn van de voorzieningen die nodig zijn om invulling aan de energievraag te geven.

Laat zien welke invulling mogelijk is en hoe dit past bij gemeentelijk beleid zoals de Transitie Visie Warmte uit 2021⁴³ en het in ontwikkeling zijnde Omgevingsprogramma Warmte⁴⁴. Laat zien wat de keuze van verschillende energiebronnen en -systemen betekent voor de leefomgeving, denk aan het ruimtebeslag dat nodig is voor de benodigde zonnepanelen en energie-infrastructureur. Maak duidelijk of dit past of niet en hoe daar bij de afzonderlijke projecten rekening mee kan worden gehouden.

Houd ook rekening met de effecten voor de leefomgeving, zoals geluidhinder door buitenunits van warmtepompen, de impact op hittestress door airco's in de omgeving, maar juist wel een beter binnenklimaat, et cetera. Neem een beschouwing op over de risico's voor netcongestie en de eventuele gevolgen daarvan voor OMC en de omgeving.

⁴¹ Zie <https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/circulaire-economie/nederland-circulair-in-2050>.

⁴² In de Omgevingsvisie staat hierover: *De gemeente geeft het goede voorbeeld en zet in op het verhogen van het aandeel hergebruik van grondstoffen. Hierbij zetten we in op het circulaire maken van ons eigen bedrijfsvoering, de bouw- en infraprojecten waarvan we opdrachtgever zijn (bijvoorbeeld via het hergebruik van materialen en het inzetten op meer natuurlijke, bio based, materialen).*

⁴³ I&O Research, november 2021. *Transitie Visie Warmte Den Helder*.

⁴⁴ <https://ingesprek.denhelder.nl/lopende-projecten/warmtebeleid/>

Bekijk welke mogelijkheden er zijn voor netbewust ontwerpen en welke consequenties deze (globaal) kunnen hebben.

5.3.9 Gezondheid

Dit wordt volgens de NRD ingevuld op basis van de inzichten geluid, trillingen, luchtkwaliteit. Geef aan welke effecten bestaande infrastructuur, bedrijvigheid en scheepvaart hebben op het woon- en leefmilieu in het plangebied. Houd daarbij rekening met bestaande milieuzoneringen of de milieugebruiksruimte. Ga ook in op mogelijke gezondheidsrisico's van bijvoorbeeld hittestress.

5.3.10 Klimaatmitigatie en -adaptatie

In de NRD staat 'klimaat' als onderwerp bij het bepalen van het doelbereik op milieu en duurzaamheid. Daarbij wordt gekeken naar de bijdrage van het project aan regionale klimaatadaptatie. Er zijn nog geen concrete indicatoren voor uitgewerkt. De Commissie adviseert om dit wel te doen: voor het thema klimaat is het relevant om zowel naar klimaatmitigatie (tegengaan van klimaatverandering) als klimaatadaptatie (omgaan met de gevolgen van klimaatverandering) te kijken.

Klimaatmitigatie

Voor dit MER gaat het bij klimaatmitigatie in ieder geval om energiebesparing en CO₂-uitstoot door mobiliteit. Gebruik bestaand beleid om te bepalen welke doelen relevant zijn voor OMC, en bepaal op basis van deze doelen de relevante en voldoende specifieke indicatoren. Maak onderscheid tussen de verschillende aspecten van klimaatmitigatie en beoordeel deze los. Breng de belangrijkste bronnen van broeikasgasuitstoot in kaart. Bepaal de CO₂-uitstoot gerelateerd aan mobiliteit (zowel in de aanleg- als gebruiksfase). Onderzoek de effecten van energiegebruik in de gebouwde omgeving in relatie tot CO₂-uitstoot. Ga in op de verschillen tussen de alternatieven en geef aan in hoeverre het programma in lijn is met de eigen ambitie en de Nederlandse ambities voor CO₂-reductie. Benoem daarnaast maatregelen waardoor de CO₂-uitstoot tijdens de aanleg- en gebruiksfase wordt beperkt.

Klimaatadaptatie

Ga voor een robuuste inrichting op de lange termijn, vanwege de onzekerheden door klimaatverandering, uit van de klimaatscenario's van het KNMI en de (mogelijke) betekenis daarvan voor OMC. Geef op basis daarvan aan in welke mate aanvullende maatregelen het plan beter bestand kunnen maken tegen de gevolgen van klimaatverandering, en gebruik daarvoor de informatie uit de klimaatstresstesten. Benut daarnaast de actuele informatie uit de Klimateffectatlas en de meest recente KNMI-klimaatscenario's. Denk bijvoorbeeld aan situaties met langdurige droogte en de invloed die dat op de waterkwaliteit in het kanaal en de haven kan hebben (zoals door verzilting, algengroei). Beschrijf deze aspecten en beoordeel deze kwantitatief.

Geef aan hoe is omgegaan met de leidende principes uit de Nationale adaptatiestrategie⁴⁵, te weten 'risicobeheersing en het strategisch omgaan met onzekerheden' en 'natuurlijke processen en ruimte geven'. Geef aan hoe invulling wordt gegeven aan gemeentelijk beleid.

⁴⁵ De huidige Nationale klimaatadaptatiestrategie (NAS) is uit 2016. In 2026 verschijnt de nieuwe NAS (NAS'26). Zie <https://klimaatadaptatienederland.nl/beleid/nationale-aanpak/nas/>.

6 Leemten, onzekerheden en monitoring

Leemten in milieu-informatie

Laat zien over welke milieuaspecten er onvoldoende informatie is door gebrek aan gegevens. Spits dit toe op milieuaspecten die in verdere besluitvorming een belangrijke rol spelen, zodat de consequenties van het tekort beoordeeld kunnen worden. Geef ook aan of dat wat ontbreekt op korte termijn kan worden ingevuld.

Onzekerheden

Het MER moet de milieuaspecten benoemen waarvoor effectschattingen erg onzeker zijn of waarover onvoldoende gegevens beschikbaar zijn. Denk aan de ontwikkelingen op het gebied van vrede en veiligheid waardoor de ruimtebehoefte van Defensie mogelijk groter kan worden dan nu voorzien. Of aan de nu lopende herijking van het Deltaprogramma. Daarin wordt onderzocht of nieuwe inzichten en ontwikkelingen aanleiding vormen om de koers van het Deltaprogramma aan te passen. De uitkomsten van deze herijking zullen een plek krijgen in het Deltaprogramma 2027.

Spits de bespreking toe op milieuaspecten die in de verdere besluitvorming een belangrijke rol spelen, zodat de consequenties van het tekort kunnen worden beoordeeld. Geef ook aan of en hoe belangrijke, ontbrekende informatie op korte termijn kan worden ingevuld.

Monitoring

De NRD geeft aan dat 'Monitoring van de uitvoering van de OMC' een plek moet krijgen in de stukken die aan het college van Den Helder bij het besluit over het programma worden voorgelegd.

De ontwikkeling van deze omvang en lange doorlooptijd, én in de vorm van meerdere projecten waar afzonderlijke vervolgbesluiten over genomen worden, kent onzekerheden en risico's. De precieze invulling van het plangebied wordt pas in de loop van de tijd bekend. Dat betekent dat de werkelijke (optelsom van) milieueffecten nog onzeker zijn, net als de bijdrage van het programma aan de ambities en doelstellingen. Het hangt ook af van de daadwerkelijke uitvoering van projecten van cluster 1, en van de later uit te werken clusters 2 en 3.

Neem een aanzet op voor een monitoringsplan dat gericht is op de verschillende milieuaspecten. Om de samenhang voldoende te bewaken adviseert de Commissie om het monitoringsplan ook te richten op het doelbereik van de ambities. De concreetheid van het monitoringsplan zal afhangen van de concreetheid van het programma dat wordt vastgesteld. Geef aan hoe inzichten uit de monitoring worden meegenomen bij de verdere uitwerking van de afzonderlijke projecten en wie daar verantwoordelijk voor is.

7 Leesbaarheid en samenvatting

Leesbaarheid: vorm en presentatie

De vergelijking van de alternatieven verdient bijzondere aandacht. Presenteer de vergelijking bij voorkeur met behulp van tabellen, figuren en kaarten. Zorg voor:

- een zo beknopt mogelijk MER, onder andere door achtergrondgegevens niet in de hoofdtekst zelf te vermelden, maar in een bijlage op te nemen;
- een verklarende woordenlijst, een lijst van gebruikte afkortingen en een literatuurlijst;
- recent, goed leesbaar kaartmateriaal, met duidelijke legenda.

Samenvatting van het MER

De samenvatting is het deel van het MER dat vooral wordt gelezen door besluitvormers en insprekers en het verdient daarom bijzondere aandacht. Het moet als zelfstandig document leesbaar zijn en een goede afspiegeling zijn van de inhoud van het MER. Daarbij moeten de belangrijkste zaken zijn weergegeven, zoals:

- de voorgenomen activiteit (afzonderlijke projecten en de samenhang daartussen) en de onderzochte alternatieven, varianten en scenario's;
- de belangrijkste effecten voor het milieu voor elk van de alternatieven, varianten en de scenario's en de onzekerheden en leemten in kennis die daarbij aan de orde zijn;
- de vergelijking van de alternatieven en de argumenten voor de selectie van het voorkeursalternatief.

BIJLAGE 1: Projectgegevens

Advies van de Commissie over het op te stellen MER

De Commissie bestaat uit een werkgroep van deskundigen. Deze werkgroep geeft aan welke onderwerpen naar zijn mening moeten worden behandeld in het MER en met welke diepgang. Om zich goed op de hoogte te stellen van de situatie heeft de werkgroep het gebied bezocht waar milieugevolgen kunnen optreden. Meer informatie over de [Commissie](#) en over haar [werkwijze](#) vindt u op onze website.

Samenstelling van de werkgroep

Bij dit project bestaat de werkgroep uit:

ing. Eugène de Beer

Ir Syb van Breda

dr. Jan Jacob van Dijk (voorzitter)

ing. Merel van de Graaff

ing. Gert Schouwstra BPM

drs. Aletta Luchtenborg (secretaris)

Besluit waarvoor dit milieueffectrapport wordt opgesteld

Programma.

Waarom wordt hiervoor een milieueffectrapport opgesteld?

Voor projecten die grote milieugevolgen kunnen hebben, kan in Nederland een milieueffectrapport (MER) vereist zijn. Uit [Bijlage V van het Omgevingsbesluit](#) onder de Omgevingswet volgt om welke projecten het gaat. Voor deze procedure gaat het in ieder geval om het project J1 wegen, J5 Havens en J11 stedelijke ontwikkelingsprojecten. Een MER is ook nodig omdat effecten op Natura 2000-gebieden kunnen optreden die in een Passende beoordeling moeten worden beschreven. Daarom wordt een plan-MER opgesteld.

Bevoegd gezag besluit

College van Burgemeester en Wethouders van Den Helder

Initiatiefnemer besluit

College van Burgemeester en Wethouders van Den Helder.

Bevoegd gezag mer-procedure

College van Burgemeester en Wethouders van Den Helder.

Heeft de Commissie ook zienswijzen en adviezen bij haar advies betrokken?

Het bevoegd gezag heeft de Commissie niet in de gelegenheid gesteld om zienswijzen en adviezen bij haar advies te betrekken.

Waar vind ik de stukken die de Commissie heeft gebruikt?

U vindt de projectstukken die bij het advies zijn gebruikt, door op www.commissiemer.nl projectnummer [4039](#) in te vullen in het zoekvak.

Commissie voor de milieueffectrapportage

A. v. Schendelstraat 760
3511 MK Utrecht

t 030-2347666
e info@commissiemer.nl
w commissiemer.nl

