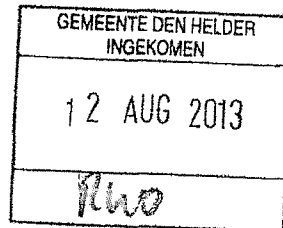


1931.21

Jachthavenweg 121  
1081 KM Amsterdam  
Postbus 75265  
1070 AG Amsterdam

**AANTEKENEN**

Gemeenteraad  
van de gemeente Den Helder  
Postbus 36  
1780 AA DEN HELDER



C.W. Kniestedt  
Advocaat  
vanbalen@vandoorne.com  
t 020 6789 634  
f 020 7954 634  
m 06 30621799

Datum 9 augustus 2013  
Onze ref. 25001767 TESO/Gemeente Den Helder  
Inzake Zienswijze ontwerpbestemmingsplan  
"Harssens 2013"

Geachte Raad,

Bijgaand treft u aan de zienswijze die ik namens cliënte - N.V. Texels Eigen Stoomboot Onderneming - indien op het ontwerpbestemmingsplan "Harssens 2013".

Uw nadere berichtgeving wacht ik met belangstelling af.

Met vriendelijke groet,



Van Doorne N.V.  
Cees Kniestedt

**Stuknummer: A113.06295**



Van Doorne N.V. is gevestigd te Amsterdam en ingeschreven in het handelsregister onder nummer 34199342. Van Doorne N.V. is de enige opdrachtgever van alle werkzaamheden. Op deze werkzaamheden en alle rechtverhoudingen met derden zijn van toepassing de Algemene Voorwaarden van Van Doorne N.V. en haar dochtermaatschappijen, waarin een beperking van aansprakelijkheid is opgenomen. Deze Voorwaarden, die zijn geregistreerd ter griffie van de rechtbank te Amsterdam, kunnen worden geraadpleegd op [www.vandoorne.com](http://www.vandoorne.com) en worden op verzoek toegezonden.

Van Doorne N.V. has its registered office in Amsterdam and is registered with the Commercial Register under number 34199342. Van Doorne N.V. is the exclusive contracting party in respect of all commissioned work. These terms and all legal relations with third parties shall be governed by the General Terms of Van Doorne N.V. and its subsidiaries which include a limited liability. These Terms, which have been filed with the District Court of Amsterdam, may be consulted at [www.vandoorne.com](http://www.vandoorne.com) and will be forwarded upon request.

Gemeenteraad  
van de gemeente Den Helder  
Postbus 36  
1780 AA DEN HELDER

## ZIENSWIJZE

van:

**N.V. TEXELS EIGEN STOOMBOOT ONDERNEMING;**  
statutair gevestigd te Texel, kantoorhoudende te (1797 SN)  
Den Hoorn, aan Pontweg 1;

advocaat-gemachtigde: mr. C.W. Kniestedt

inzake:

ontwerpbestemmingsplan "Harssens 2013".

Namens N.V. Texels Eigen Stoomboot Onderneming (hierna: "TESO") treedt op mr. C.W. Kniestedt, advocaat bij Van Doorne N.V. te (1012KM) Amsterdam aan de Jachthavenweg 121 (postbus 75265, 1070 AG, Amsterdam).

Van dinsdag 16 juli 2013 tot en met maandag 26 augustus 2013 ligt het ontwerpbestemmingsplan "Harssens 2013" ter inzage. TESO maakt bij dezen van de gelegenheid gebruik haar zienswijze op dit ontwerpbestemmingsplan kenbaar te maken.

De zienswijze kan als volgt worden weergegeven:

### **1 Inleiding**

1.1 Reeds geruime tijd voert uw gemeente overleg met het Maritiem ecologisch onderzoeksinstituut IMARES en de Woningstichting Den Helder ("WSDH") over de realisatie van een nieuwe huisvestingslocatie voor IMARES in Den Helder. IMARES heeft aan haar komst de nodige voorwaarden verbonden. Uiteindelijk heeft uw gemeente "Harssens Eiland" aangewezen als gewenste locatie voor de nieuwbouw. TESO begrijpt de motieven om op die locatie het kennisinstituut te vestigen. De locatie heeft een zeer eigen karakter, is duidelijk zichtbaar voor het publiek en direct aan zee gelegen. Met name dit laatste zal voor een maritiem ecologisch onderzoeksinstituut een meerwaarde hebben. Ook TESO is er van overtuigd dat de centrale vestiging van een prestigieus kennisinstituut als IMARES kan bijdragen aan de positieve impuls die het gemeentebestuur wenst te geven aan Den Helder.

- 1.2 TESO kan zich vinden in de vestiging van het nieuwe kennisinstituut in Den Helder en onderschrijft het belang hiervan. Deze zienswijze zien dan ook niet op het planologisch mogelijk maken van de nieuwbouw *an sich*, maar wel op de concrete uitvoering van de plannen en de ruime mogelijkheden die in het ontwerpbestemmingsplan worden geschapen om die plannen mogelijk te maken.
- 1.3 TESO is al sinds de lancering van de plannen in 2007 betrokken bij diverse overleggen over het project. Die overleggen zagen en zien nog steeds op de gevolgen die de verschijningsvorm van de nieuwbouw heeft op de activiteiten van TESO. IMARES wilde het pand van 22 meter hoog aanvankelijk realiseren in de veerhaven zelf. 'De gewenste profilering van deze vestiging en de prominente locatie pleiten voor een opvallend gebouw met een maritieme uitstraling', zo is in het document "Een nieuw gebouw voor IMARES in de haven van Den Helder - stand van zaken februari 2009" te lezen.
- 1.4 Naar aanleiding van de eerste schetsplannen heeft TESO een zienswijze ingediend bij Rijkswaterstaat. Een kopie van deze zienswijze wordt als **bijlage 1** toegevoegd. Hierop zijn de plannen aangepast. Inmiddels zien de plannen op de bouw van een 22 meter hoog gebouw, 20 meter ten westen van het grondlichaam van Fort Harssens. Over deze plannen wordt nog steeds gesproken door WSDH/IMARES en TESO.
- 1.5 Onderwerp van diverse besprekingen tussen de betrokken partijen, is de potentiële windhinder die het geplande 22 meter hoge bouwwerk tot gevolg heeft en het gevaar dat deze windhinder oplevert voor de veerboten van TESO. In 2009 heeft WSDH een windonderzoek laten uitvoeren. Partijen waren het er echter over eens dat dit windonderzoek nog onvoldoende zekerheid bood om negatieve effecten voor de continuïteit van de veerdienst uit te sluiten. Het verkennende onderzoek modelleerde de effecten van het gebouw op de windvelden slechts op een eenvoudige wijze, zodat hieruit geen zekere conclusies waren te trekken. WSDH, IMARES en TESO hebben toen in gezamenlijkheid een windonderzoek laten uitvoeren door MARIN in samenwerking met de TU Eindhoven. TESO heeft voor de uitvoering van het onderzoek intern capaciteit vrijgemaakt en volledig meegewerkt aan uitvoering van het onderzoek.
- 1.6 Inmiddels is de uitkomst van het gezamenlijke onderzoek in concept bekend. De definitieve versie zal u te zijner tijd worden nagezonden. Het conceptrapport is reeds bekend gemaakt aan IMARES en WSDH. Omdat de definitieve versie nog niet gereed is, maar het ontwerpbestemmingsplan al wel ter inzage is gelegd, is TESO genoodzaakt zich voor nu op de conceptversie te beroepen. De uitkomst van het conceptrapport bevestigt TESO in haar stelling dat de risico's voor de veerdienst toenemen indien de nieuwbouw direct naast de veerhaven wordt gerealiseerd. In het navolgende werkt TESO dit nader uit.

## 2 **Windhinder**

- 2.1 In het onderzoeksrapport dat door MARIN in samenwerking met de TU Eindhoven is opgesteld, staat dat in de huidige situatie - dus zonder het IMARES gebouw - de veiligheidslimiet in de haven is bereikt. De huidige situatie is veilig, maar extra risico's moeten niet worden aangebracht. Uit het onderzoek blijkt evenwel dat met de bouw van het pand wél een extra risico wordt geïntroduceerd:

*"Het algemene beeld is dat de controle over het schip zonder aanwezigheid van het IMARES gebouw met windkracht 9 Bft voldoende is. Het IMARES gebouw beïnvloedt de veiligheid dusdanig, dat de controleerbaarheid van het schip bij windkracht 9 Bft uit richtingen 90, 120 en 150 graden in ruwweg de helft van de vaarten als onveilig wordt ervaren.*

*Dit wordt onderbouwd door een analyse van de gevaren baan, waarin duidelijk wordt vastgesteld dat de controle over het schip significant afneemt door het gebouw, wat leidt tot onveilige situaties.*

*Verder is er een verband tussen het manoeuvreren in de fuik en de aanwezigheid van het gebouw. Met aanwezigheid van het gebouw wordt de lange fuik (oostelijke fuik) vaker eerste geraakt, terwijl zonder gebouw de korte fuik (westelijke fuik) vaker eerst wordt geraakt. Vlak voor de (lange) fuik ontstaan ook gevaarlijke situaties die zonder gebouw niet waargenomen zijn."*

- 2.2 Het rapport vermeldt wel dat een analyse van de windstatistieken laat zien dat windkracht 9 Bft uit oostelijke richtingen zeldzaam is. Dit neemt in de ogen van TESO echter niet weg dat er met de realisatie van het IMARES gebouw een extra risico wordt gecreëerd, terwijl de veiligheidslimiet al is bereikt. Elk extra risico is er één te veel. Daarnaast kan juist het incidentele karakter van het risico een extra gevaar vormen. Zoals uit het onderzoek ook blijkt, kan een schipper zich niet voorbereiden op een situatie waarin er sprake is van windkracht 9 Bft uit oostelijke richtingen:

*Gedurende de simulaties was er geen significante verbetering in de controle van het schip in de haven, terwijl de schippers veel herhalingen hebben gedaan. Dit gegeven impliceert dat training geen effect zal hebben. Omdat het in de simulaties om een uitzonderlijke weersomstandigheid gaat, kan ook niet worden gezegd dat de schippers aan deze omstandigheid zullen wennen.*

- 2.3 Het risico schuilt in het onverwachte van de weersomstandigheden. Een schipper kan niet anticiperen op een windkracht 9 Bft uit oostelijke richtingen en verliest blijkens het onderzoeksrapport controle over het schip, wat leidt tot onveilige situaties. Die onveilige situaties kunnen bestaan uit het aanvaren van de fuik. Een aanvaring kan letselschade voor de opvarende passagiers tot gevolg hebben. Door een aanvaring kunnen passagiers immers vallen of bekneld raken tussen zich door de aanvaring verplaatsende auto's of vracht. Een dergelijk risico wil en kan TESO - die per vaart de verantwoordelijkheid over circa 1.200 tot 1.300 passagiers heeft - niet nemen. Naast letselschade zal er bij een aanvaring ook materiële schade ontstaan. Die schade zal ontstaan aan de veerboot, de brug, maar ook aan de fuik. Schade aan de fuik kan de continuïteit van de verbinding met Texel gedurende langere tijd verbreken.

- 2.4 Deze risico's doen zich blijkens het onderzoek in ieder geval voor bij windkracht 9 Bft uit oostelijke richtingen. Maar ook bij windkracht 7 Bft en 8 Bft zijn risico's niet uitgesloten. Zoals in het rapport staat:

*Windkracht 6 Bft is veilig volgens de schippers, windkracht 7 Bft en 8 Bft is het grijze overgangsgebied, waar windkracht 9 Bft, ook getuige andere runs, vaak onveilig is. Zonder gebouw is de controle over het schip wel voldoende bij windkracht 9 Bft.*

- 2.5 TESO kan zich geen 'grijs overgangsgebied' permitteren. Jaarlijks vervoert TESO ruim 3 miljoen passagiers. De veiligheid van deze passagiers dient absoluut gegarandeerd te zijn en te blijven. De effecten van windkracht 7 en 8 Bft uit oostelijke richtingen moeten volstrekt helder zijn. Een 'grijs overgangsgebied' mag niet bestaan.

### **3 Gevolgen onderzoeksresultaten voor het ontwerpbestemmingsplan**

- 3.1 Uit het onderzoek van MARIN blijkt dat windkracht 9 Bft uit oostelijke windrichtingen gevaar oplevert. Vooralsnog schaaft MARIN windkracht 7 en 8 Bft in het 'grijze overgangsgebied'. Gevaren bij die windkrachten zijn dus niet uitgesloten.
- 3.2 De resultaten van het onderzoek vragen om een heroverweging van de plannen van IMARES en daarmee een heroverweging van het ontwerpbestemmingsplan "Harssens 2013". Gebleken is dat er veiligheidsrisico's zijn verbonden aan de realisatie van een 22 meter hoog bouwwerk op de geplande locatie. In het ontwerpbestemmingsplan is echter een bouwhoogte toegelaten van 22 meter. Deze hoogte dient aangepast te worden in die mate dat alle veiligheidsrisico's uitgesloten zijn. Dat is ook altijd de insteek geweest van de onderzoeken: 'uitsluiten dat TESO nadelige gevolgen ondervindt en garanderen dat zij de continuïteit van de veerdienst en de veiligheid van haar passagiers kan blijven waarborgen', aldus de letterlijke bewoordingen van WSDH.
- 3.3 Gebleken is dat die nadelige gevolgen niet kunnen worden uitgesloten. In navolging op gemaakte afspraken, dient er dan ook onderzocht te worden of een bijstelling van de vorm van het gebouw wél leidt tot uitsluiting van alle risico's. Als risico's niet kunnen worden uitgesloten, zal dit desnoods moeten leiden tot de keuze voor een andere locatie. Dit is niet direct de insteek van TESO, maar de veiligheid van haar passagiers staat voor TESO en ongetwijfeld ook voor uw gemeente voorop.
- 3.4 Nog afgezien van de tussen WSDH/IMARES en TESO gemaakte afspraken, dient een (alternatieven)onderzoek ook plaats te vinden in het kader van een goede ruimtelijke ordening (artikel 3.1 Wro). Daarvoor is het in kaart brengen van mogelijke windhinder of windgevaar en deze betrekken in de beoordeling noodzakelijk. TESO constateert dat in de ruimtelijk onderbouwning bij het ontwerpbestemmingsplan (dat dient als toelichting op het ontwerpbestemmingsplan) met geen woord gerept wordt over de windhinder die een bouwwerk van 22 meter hoog veroorzaakt. Dat is opvallend omdat bij alle betrokken partijen, inclusief uw gemeente, bekend is dat windhinder een belangrijk aspect vormt bij de planopstelling.
- 3.5 Bovendien is in NEN 8100 een beslismodel weergegeven wanneer een winderonderzoek nodig kan zijn. Bij onbeschut gelegen gebouwen met een hoogte tot 30 meter, dient een deskundige te beoordelen of windonderzoek nodig is. TESO constateert dat het College van uw gemeente een ontwerpbestemmingsplan ter inzage heeft gelegd zonder een winddeskundige te hebben geraadpleegd of resultaten van een raadpleging te vermelden. Dit resulteert in een motiveringsgebrek en in een onzorgvuldige voorbereiding. Reeds om die reden kan het ontwerpbestemmingsplan niet in zijn huidige vorm worden vastgesteld.

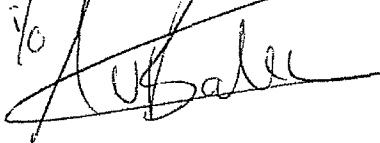
- 3.6 Bij vaststelling van het ontwerpbestemmingsplan is op geen enkele wijze een belangenafweging gemaakt. Niet is onderbouwd waarom het bestemmingsplan een hoogte van maar liefst 22 meter mogelijk moet maken. Zeker nu is gebleken dat dergelijke hoge bebouwing veiligheidsrisico's met zich meebrengt, dient er een gedegen belangenafweging plaats te vinden. Deze ontbreekt in het geheel in het ontwerpbestemmingsplan.
- 3.7 TESO stelt zich op het standpunt dat een belangenafweging gelet op de onderzoeksresultaten, enkel en alleen kan resulteren in het bijstellen van de maximaal toegestane bouwhoogte in het ontwerpbestemmingsplan. Het belang van de veiligheid van ruim 3 miljoen passagiers dient daarbij te prevaleren boven het belang van IMARES bij een representatieve zichtlocatie aan zee. Bijstelling van de maximale bouwhoogte behoeft bovendien in het geheel niet af te doen aan de belangen die gepaard gaan bij vestiging van IMARES op de gewenste locatie. Het gaat slechts om aanpassing van de verschijningsvorm van het voorgenomen bouwwerk. Die aanpassing is mogelijk zonder af te doen aan de 'opvallende uitstraling' die het gebouw blijkens de randvoorwaarden van IMARES zou moeten hebben.
- 3.8 Hierbij merkt TESO ook nog uitdrukkelijk op dat het ontwerpbestemmingsplan niet alleen op de locatie voor het toekomstige IMARES gebouw een maximale bouwhoogte van 22 meter toestaat, maar ook op het terrein binnen het plangebied waarop het Ministerie van Defensie voornemens is een zogenaamde "Zeemanschapstrainer" te realiseren. Het ontwerpbestemmingsplan voorziet dus in de mogelijkheid om twee imposante bouwwerken van maximaal 22 meter hoog te bouwen rondom de veerhaven. De windeffecten hiervan zijn niet onderzocht. De mogelijkheid tot de bouw van een 22 meter hoog bouwwerk op het terrein van Defensie is ook niet betrokken in het onderzoek van MARIN. Niet is uit te sluiten dat de benutting van de maximale mogelijkheden op het terrein van Defensie zal leiden tot sterkere of andere windhinder dan al uit het onderzoek van MARIN blijkt.
- 3.9 Gelet op de resultaten van het winderonderzoek van MARIN kan het ontwerpbestemmingsplan niet in ongewijzigde vorm worden vastgesteld. Er dient nader onderzoek te worden gedaan naar de effecten van het geplande IMARES bouwwerk in het 'grijze gebied' (windkracht 7 en 8 Bft). Tevens dienen de windeffecten bij gebruik van de maximale mogelijkheden in het ontwerpbestemmingsplan ter plaatse van het terrein van Defensie te worden onderzocht.
- 3.10 Vervolgens dient bezien te worden hoe het ontwerpbestemmingsplan zodanig kan worden aangepast dat alle risico's voor de gebruikers van de veerdienst van TESO zijn uitgesloten. TESO is daarbij van harte bereid om, net als in de afgelopen jaren, constructief mee te denken over de beste oplossing. Zij is bereid om daartoe opnieuw kosteloos haar vaarsimulator en medewerkers beschikbaar te stellen. TESO is er van overtuigd dat er een situatie kan worden gecreëerd waarbij de belangen van WSDH/IMARES en de gemeente Den Helder kunnen worden behartigd zonder dat de veiligheid van de ruim 3 miljoen passagiers die TESO jaarlijks vervoert, in gevaar wordt gebracht.



**VERZOEK**

aan uw Raad om deze zienswijze over te nemen en het ontwerpbestemmingsplan "Harsens 2013" met inachtneming van deze zienswijze gewijzigd vast te stellen.


Amsterdam, 9 augustus 2013



Van Doorne N.V.  
C.W. Kniestedt

# Bijlage 1

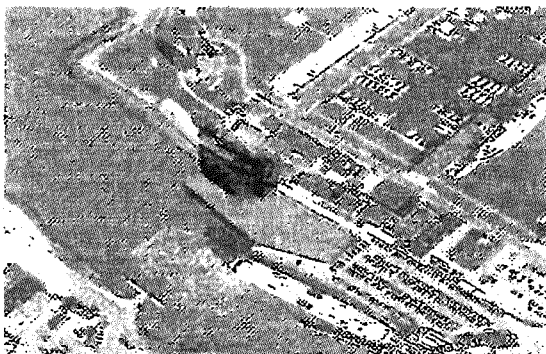


	Bureau voor Scheepsbouw Ir. P.H. de Groot B.V.	9-7-2008
Project:	Zienswijze veerhaven Den Helder - Teso	Pag. 1

## Zienswijze veerhaven gebruik Den Helder

### Inleiding

Naar aanleiding van schetsplannen waarin een gebouw is opgenomen in de veerhaven Den Helder is op verzoek van Teso-bootdienst een nautische risico inventarisatie gedaan.



Voorgenomen locatie gebouw Imares

Er is een extra studie uitgevoerd naar aanleiding van de schetsplannen.. Diverse varianten van een gebouw op of rondom bovenstaande locatie zijn beschouwd. Daarbij is ook plaatsing van een gebouw op palen overwogen.

Tijdens de ontwikkeling van het ontwerp van de veerboot Dokter Wagemaker is veel onderzoek gedaan naar de mogelijkheden om dit schip veilig onder alle weersomstandigheden op deze veerhaven te laten varen. Na de ingebruikname van het schip zijn vervolg onderzoeken gestart met als doel om de aanloop van de haven verder te optimaliseren. Deze informatie en rapporten vormen de basis voor deze nautische risico inventarisatie.

### Situatie


Teso-bootdienst heeft zich bij de ontwikkelingen van capaciteitsuitbreiding steeds maximaal ingespannen om de laatste technische ontwikkelingen toe te passen en zo met steeds grotere schepen op de huidige havens te kunnen blijven varen. De veerhavens zijn ooit ontwikkeld in een tijd dat de afmetingen van de Teso schepen slechts 68 x 16 m. waren met een waterverplaatsing van circa 1300 ton. De afmetingen van de Dokter Wagemaker zijn thans 130 x 23 m met een waterverplaatsing bij een volledige belading van circa 6800 ton.

Om een veilige vaart van het laatste genoemde schip te waarborgen heeft Teso sinds 2007 een aanvraag lopen voor aanpassing van de havenmond.

Onderzoeken en dimensioneringsstudies door het MARIN hebben aangetoond dat binnen de huidige technische mogelijkheden de maximaal haalbare scheepsafmetingen vrijwel zijn bereikt.

### Veiligheid schip en gebouw

In de afbeelding is het gebouw geplaatst in een zone waar normaal gesproken wordt gemanoeuvreed. Bij een foutieve manoeuvre loopt het schip in de huidige situatie reeds vast in het oplopende talud (modderige bodem). Een gebouw zou minimaal op een veilige afstand van deze zone geplaatst moeten worden, anders wordt een aanzienlijk veiligheidsrisico geïntroduceerd, voor aanvaring van het gebouw en veiligheid van het schip.

	Bureau voor Scheepsbouw Ir. P.H. de Groot B.V.	9-7-2008
Project:	Zienswijze veerhaven Den Helder - Teso	Pag. 2

### Remweg

In de ontwerpfase van de Dokter Wagemaker is een model van het schip uitgebreid door het MARIN onderzocht. De resultaten liggen o.m. vast in het rapport MARIN 16180-4 BT "Model Tests and Calculations on the Stopping Ability of a Double Ended Ferry". Hieruit blijkt dat door de plaatsing van een gebouw de aanvang van het remtraject onaanvaardbaar ver naar een punt buiten de haven verplaatst moet worden en daardoor de manoeuvre nautisch complexer wordt en het varen, met slecht weer en / of veel stroom, risicovoller zal worden. Bij langer durende afvaarten kan het vaarprofiel van de (uurcyclus) niet worden gehandhaafd, waardoor de dienstregeling in gevaar komt. In beide gevallen geeft dit afbreuk van capaciteit en kwaliteit van de vervoersketen.

### Kanaalbreedte

In de ontwerpfase is ook de minimaal benodigde kanaalbreedte voor een veilige vaart onderzocht en daaruit blijkt dat kans op vertraging en/of uitvallen van vaarten bij slecht weer toeneemt. De resultaten liggen vast in het rapport MARIN 16236.600/2 "Teso Dimensioneringsstudie". Gesteld kan worden dat bebouwing die binnen de grens van deze geadviseerde kanaalbreedte van ca. 70 meter (PIANC, CVB) valt, een onaanvaardbaar veiligheidsrisico vormt.

### Varen langs dichte wand.

Tijdens de modelproeven zijn ook de gevolgen van het varen langs een dichte wand onderzocht. De resultaten liggen vast in het rapport MARIN 16180-4 BT "Model Tests and Calculations on the Stopping Ability of a Double Ended Ferry". Hieruit blijkt een significante afname van de efficiëntie van de schroeven als gevolg van een te beperkte toestroming van het water. Hierdoor wordt het schip minder manoeuvreerbaar. Verlenging van de dichte wand waarlangs het schip moet varen heeft een vergroting van het veiligheidsrisico tot gevolg en vergroting van de kans op vertraging van afvaarten.

### Waterberging


In aanvulling op het bovenstaande punt is het algemeen bekend dat het varen langs een dichte wand een aanzuigende werking heeft. Dat betekent dat afname van de waterberging, of anders gezegd het dempen van een deel van de haven, negatieve gevolgen heeft voor de manoeuvreereigenschappen van de schepen, juist waar op het punt waar dat essentieel is.

Bovendien stuwen de schepen het water bij aanloop van de havens op en fungeert de huidige watervlakte voor de fuik als buffer. In tegenstelling tot de veerhaven Texel is in Den Helder sprake van een dichte constructie van de lange fuikwand, en onder de brug. Het binnenkomende schip stuwt het water op wat plaatselijk resulteert in afname van de waterdiepte. De gevolgen zijn tweeledig:

- Zg "squat" effecten, aanzuigende werking naar de waterbodem. De schepen worden hierdoor minder manoeuvreerbaar en kunnen minder snel varen.
- Terugstroom van opgestuwd water. De buffer wordt kleiner, en de stroom snelheden van opgestuwd water groter. Dit bemoeilijkt de manoeuvre bij aanloop van de fuik.

### Golf reflectie – golfdoordringing

In opdracht van Teso heeft het Waterloopkundig Laboratorium, het huidige Deltares, onderzoek gedaan naar de effecten van golfdoordringing en reflectie tegen verticale havenwanden. De golven lopen nu uit op de oplopende bodem en het schuine talud. Met zekerheid kan worden gesteld dat het vervangen van het talud door een rechte wand tot een aanzienlijke toename van golfslag in de fuik zal leiden. Deze effecten zijn bijzonder schadelijk tijdens verblijf van onze schepen in de fuik.

	<b>Bureau voor Scheepsbouw Ir. P.H. de Groot B.V.</b>	<b>9-7-2008</b>
<b>Project:</b>	<b>Zienswijze veerhaven Den Helder - Teso</b>	<b>Pag. 3</b>

#### **Effecten van bebouwing op wind**

Verondersteld moet worden dat het plaatsen van bebouwing in en om de veerhaven negatieve gevolgen heeft voor wind en luchtstromingen die van invloed zijn op het manoeuvreren van de schepen. Daarmee wordt mogelijk nog een continuïteitsrisico maar ook een veiligheids risico geïntroduceerd. De effecten zijn in dit stadium niet te kwantificeren maar dienen in ieder geval grondig onderzocht te worden.

#### **Advies**

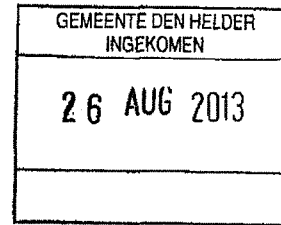
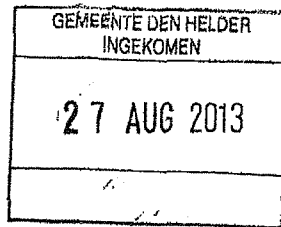
Gelet op het bovenstaande geven wij een negatief advies af voor bebouwing in of boven de projecteerde locatie in de veerhaven Den Helder.

Bureau voor Scheepsbouw  
Ir. P.H. de Groot B.V.

  
Ir. M.A. de Groot



Gemeenteraad Den Helder  
Postbus 36  
1780 AA Den Helder  
[info@denhelder.nl](mailto:info@denhelder.nl)



onderwerp: zienswijze Harssens 2013

Geachte gemeente Den Helder,

Zou het niet beter zijn om de nieuwbouw ten behoeve van Imares dichterbij de binnenstad te bouwen, bijvoorbeeld ter hoogte van het Molenplein (voormalig studiehuis noordkant Weststraat) of de omgeving van het voormalig Huis Tijdverdrijf (Kanaalweg)? Dit omdat het een groot, bijzonder en beeldbepalend gebouw betreft, met veel medewerkers, die dan eerder in de stad zullen luchten en hun boodschappen zullen doen. Ook is het gebouw dan beter zichtbaar voor inwoners en toeristen.

Passen dergelijke kantoorfuncties wel in het gebied van zware havenindustrie? Denk hierbij aan het geluid en milieunormen. Is het juist dat uit het bijgeleverde onderzoek blijkt dat het gebouw oplopend tot 20% nadelig kan werken op de motoren van de TESO-veerboot en vermindering van de werking van de radar tijdens het in- en uitvaren van de afmeerplaats tot gevolg heeft? Wordt er wel voldoende rekening gehouden met de cultuurhistorie waar het gaat om de restanten van het oude fort?

Ik vraag u vriendelijk deze zienswijze mee te nemen.

**Stuknummer: AI13.06577**

Hoogachtend,



Naam: CARLA VAN DRIESTEN

Adres: IJSSELMEER STR 180

Den Helder, 26 augustus 2013

