

Overzicht reacties per pagina Kop van Noord-Holland op ontwerp-omgevingsvisie Provincie Noord-Holland

Tekst passage & eventuele toelichting	Blz.	Opmerking en aanvulling
We verzoeken u om een begrippenlijst toe te voegen. Regelmatig wordt in de tekst verwezen naar maatschappelijke doelen of keuzes, zonder dat duidelijk is wat dit in deze visie inhoudt. Hetzelfde geldt voor leefbaarheid, waarbij onduidelijk is of dat in deze visie ook een sociale component omvat. Toevoegen van een definitie scherpt de tekst aan.	0	
Op de voorkant van de omgevingsvisie is er een vuurtoren aan de zuidzijde van Texel geprojecteerd. Graag dit wijzigen.	0 en 54	Vuurtoren Texel staat aan de noordzijde van het eiland. Vuurtoren zowel op de voorpagina als op figuur 17 staat op totaal verkeerde plek.
Afbeelding voorpagina	1	Kop is wel erg leeg. Maar specifiek: waarom zijn er perceeltjes op Agriport A7 paars gekleurd en andere groen? Geef dan 1 kleur. De lijn waarmee hoogspanningstrace is getekend moet over Agriport heen en niet afbuigen voor Middenmeer... Op de haven van Den Oever en IJmuiden mist een blauw icoon met een schip, of om nog duidelijker het verschil met de marinehaven in Den Helder aan te tonen: kies voor een icoon van een vis.
We kunnen de leefbaarheid verbeteren. Staat aan t einde van de alinea. Zou het hoofddoel niet moeten zijn: een leefbare provincie, met een gezonde duurzame ontwikkeling (qua bevolking, economische groei, woningbouw). Of streven we naar een prachtige provincie waar uiteindelijk boven de lijn hoorn alkmaar geen mensen meer wonen? :-)	7	Toevoegen tekst aan begin van de alinea.

<i>“Er zijn banen op elk niveau te vinden. Inwoners hebben de mogelijkheid om dichtbij huis te recreëren in een zich sterk herstellende natuur.”</i> Het aantal banen in de gastvrijheidssector/horeca bedraagt ongeveer 10% van de totale werkgelegenheid in Noord-Holland. Dit draagt bij er ook aan bij dat inwoners een baan op elk niveau kunnen vinden. Dat maakt dat de Omgevingsvisie zich niet alleen op recreatie voor de eigen inwoners moet richten. Het NBTC verwacht een groei van verblijfsrecreatie van 32% (excl. Amsterdam) tot 2035.	7	Er zijn banen op elk niveau te vinden. Bezoekers/toeristen ontvangen we gastvrij met een kwalitatief aanbod die aansluit op de groeiende vraag. Inwoners hebben de mogelijkheid om dichtbij huis te recreëren in een zich sterk herstellende natuur.
<i>“Sommige ontwikkelingen die nu heel bepalend zijn, waren toen nog niet zichtbaar, zoals de stikstofcrisis. Hier wordt gerefereerd naar 2018 (vigerende omgevingsvisie) “</i>	12	In 2015 werd de programmatische aanpak stikstof (PAS) bedacht. Dit zag er op papier goed uit, maar werkte in de praktijk minder goed dan vooraf gedacht. Al vrij snel (na 2015) was duidelijk op basis van metingen en satellietbeelden dat de stikstofuitstoot niet afnam. In 2018 liepen er al rechtszaken, in 2019 oordeelde de Hoge Raad dat het PAS-systeem niet meer gebruikt mag worden (toekomstige stikstofreductie mag niet langer betrokken worden bij vergunningverlening). Het klopt dus niet dat deze ontwikkeling in 2018 niet zichtbaar was.
<i>Verwijzing naar ruimtelijk voorstel is te strak geformuleerd. NB zoals eerder gesteld in het rapport zijn appels en peren vergeleken, en dat vraagt om een presentatie/weergave met veel nuance.</i>	12	De provincie bracht 27 ruimtelijke ambities en ontwikkelingen in beeld (ipv alle, wie weet wat er nog komt). Hieruit blijkt dat er keuzes gemaakt moeten worden . (in plaats van dat er onvoldoende ruimte is om alle ambities te realiseren)

<i>“Noord-Holland is een provincie met een unieke ligging in de delta, “</i> Noord-Holland is ook de enige provincie in Nederland met 3 kusten: de Noorzeekust, Waddenzeekust en IJsselmeerkust.	17	Noord-Holland is een provincie met een unieke ligging in de delta, drie kustlijnen, een rijke ontstaansgeschiedenis ...etc.
In 1918 werd daarom de Zuiderzeewet getekend. Ook ging het parlement akkoord met het aanleggen van de Afsluitdijk. Voordat begonnen werd met het aanleggen van de Afsluitdijk, werd eerst de Amsteldiepdijk of Korte Afsluitdijk aangelegd tussen Noord-Holland en het eiland Wieringen. De Wieringermeerpolder werd drooggelegd.	21-22	Beschrijving historie, De Zuiderzeewerken ontbreken.
Algemeen: verzoek om op elke kaart de houtribdijk ook te vermelden	22	Houtribdijk op kaarten vermelden 22, 24, 57
Op de kaart op blz. 22-23 wordt de Stelling Den Helder weergegeven als één van de waardevolle landschappen in de provincie. We zijn blij met deze erkenning en waardering van de Stelling. Op de kaart worden echter niet alle forten weergegeven en in de legenda komt de enkel de Stelling van Amsterdam/Nieuwe Hollandse waterlinie terug.	22-23	Het toevoegen van de ontbrekende forten (Fort Kijkduin, Fort Harssens) en het toevoegen van de Stelling Den Helder aan de legenda.
Legenda is niet consistent met voorgaande verhaal. In de voorgaande tekst wordt benoemd dat Noord-Holland grenst aan drie kusten: Noordzee, Waddenzee en IJsselmeer. In de legenda wordt de Markermeerkust toegevoegd.	23	
<i>“Tegelijkertijd zien we dat woon-werk/ onderwijs een steeds kleiner aandeel is van de mobiliteit, onder andere door vergrijzing. De regionale bereikbaarheid krijgt daardoor een heel ander karakter, als gevolg van meer toeristisch en recreatief verkeer en voor zorg. Deze verplaatsingen zijn korter, meer kriskras en minder beïnvloedbaar.”</i>	24	De regionale bereikbaarheid krijgt een ander karakter waardoor de doorfietsroutes over langere afstanden voor woon-werk/onderwijs minder van belang worden. Juist het veilig kunnen verplaatsen tussen het buitengebied en (kleine) dorpskernen op een fiets of scootmobiel wordt belangrijker! Dat kan dmv toeristische routes aan te leggen waarbij de fietser/scootmobiel het wegdek niet deelt met de auto (denk aan 60 km/uur wegen zonder gescheiden rijbaan).

		Het staat nu niet duidelijk beschreven: eerst wordt vergrijzing genoemd als oorzaak en daarna toeristisch en recreatief verkeer en daarna nogmaals zorg als oorzaak. Zorg is geen oorzaak maar gevolg van vergrijzing, dat is de overkoepelende oorzaak! Want door vergrijzing ook andere bewegingen naar detailhandel in kleine dorpen ipv grote kernen/steden
Vertrekpunt Het vertrekpunt is een kwalitatieve opsomming zonder cijfers en met bijvoegelijke naamwoorden veel, meer etc. Als vertrekpunt is dit heel summier en kunnen meer cijfers worden toegevoegd. Welk deel van de landbouw in NH draagt bij aan voedselzekerheid? Ik mis staatjes en cijfers	25	Voeg staatjes met cijfers toe. Ipv alleen woorden.
<i>Iconen spreiding van sectoren over de provincie</i> Visserijsector ontbreekt zowel op de kaart als in de toelichting. Vanuit het Rijk ontvangt de Kop van NH en Hollandse Haringkust (IJmuiden) geld vanuit het VOP.	26	Toevoegen icoon van een vis bij Den Oever & IJmuiden.
<i>“Daarnaast leveren veel agrarische bedrijven een bijdrage aan lokale voedselproductie, agrarisch natuurbeheer, waterbeheer, recreatie en toerisme.”</i>	26	Er is beschreven dat agrarische bedrijven een bijdrage leveren aan toerisme & recreatie. We zien dat veel agrariërs zoeken naar neveninkomsten in de sector TR. Maar doordat dit echt gericht is op agrarisch concept zou de term agrotourisme hier passender zijn dan de overkoepelende term toerisme en recreatie. Agrotourisme gaat zowel over verblijfsrecreatie als dagactiviteiten en gastronomie.
“Omgaan met zoet- en drinkwatertekort”. Voeg een zin toe dat Texel zelfs volledig afhankelijk is van neerslag in de zoetwaterbeschikbaarheid dus	26	

dat daar met de toenemende droogte er een grote urgentie is om lokaal water vast te houden.		
<i>“De provincie zet zich ervoor in dat nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen plaatsvinden op locaties waar geen bijzondere risico's te verwachten zijn en waar effecten niet worden afgewenteld op andere gebieden of op de toekomst.”</i> .	27	Met een provincie die voor 70% onder zeeniveau ligt en alle ruimteclaims die er spelen vanuit de diverse opgaven is het voorkomen van afwenteling niet mogelijk. Immers de eisen die aan de primaire keringen worden gesteld worden zwaarder (kans * gevolg). Dat betekent dat de rekening bij Rijk en Waterschappen wordt gelegd, keringen dienen namelijk een publiek belang
<i>“Het aantal 75-plussers verdubbelt tussen 2024 en 2050; in 2024 had Noord-Holland ongeveer 260 duizend 75-plussers. In 2050 ligt het aantal inwoners van 75 jaar of ouder naar verwachting rond de 460 duizend.”</i>	27	Door de sterke vergrijzing en het feit dat mensen steeds vitaler ouder worden, moeten we er rekening mee houden dat een grotere groep zingeving/invulling van hun dag zoekt. Dat kan zijn in de vorm van vrijwilligerswerk of door recreatieve activiteiten zoals fietsen. Dat betekent dat er niet alleen keuzes gemaakt moeten worden over de economische activiteiten die we een plek in NH willen geven maar ook over plek geven aan voldoende dorpshuizen en culturele accommodaties.
<i>“Ook het onderhouden en versterken van waterkeringen blijft een belangrijke opgave. Voor de regionale keringen langs onze kanalen, boezems en polderwateren ziet de provincie toe op het vaststellen en de handhaving van de veiligheidsnormen. Voor de zeesluis en gemalen bij IJmuiden ligt de verantwoordelijkheid voor goed onderhoud en tijdige vervanging bij het Rijk.”</i>	28	Het waarborgen van waterveiligheid is een wettelijke overheidstaak en vormt een essentieel onderdeel van een veilige en gezonde fysieke leefomgeving. Het Rijk, de provincie en de waterschappen vervullen daarbij ieder een eigen verantwoordelijkheid, overeenkomstig de

Begin met de verantwoordelijkheid van het Rijk (Rijkswaterstaat) waarbij de acties gebundeld zijn in het Hoogwaterbeschermingsprogramma. Beschrijf daarna de verantwoordelijkheden HHNK en daarna provincie. Nu lijkt het alsof provincie hier alleen voor staat dat klopt niet. Het Rijk doet niet alleen IJmuiden en Zeesluis.		Omgevingswet en de daarop gebaseerde regelgeving. Het Rijk is samen met het waterschap verantwoordelijk voor het beheer, onderhoud en de versterking van de primaire waterkeringen, waaronder de kustverdediging, de waterkeringen langs de grote rivieren en de bijbehorende waterstaatkundige kunstwerken. Tot deze verantwoordelijkheid behoren tevens de zeesluis en de rijksgemalen bij IJmuiden. Het Rijk draagt daarnaast zorg voor het kustfundament, inclusief het beheer en onderhoud van de duinen, zodat deze hun functie als natuurlijke waterkering kunnen blijven vervullen en voldoende ruimte hebben om mee te bewegen met de gevolgen van zeespiegelstijging. De waterschappen zijn belast met het beheer, het onderhoud en de versterking van de en primaire waterkeringen en regionale waterkeringen langs kanalen, boezems en polderwateren. De provincie stelt hiervoor de veiligheidsnormen vast en ziet toe op de naleving daarvan door de waterschappen.
<i>“Daarnaast neemt de schaarste aan wat datacenters nodig hebben, zoals ruimte, energie en water, toe.”</i>	29	Water is geen issue meer, nieuwe datacenters gebruiken regenwater voor de koeling, is ook geborgd in vestigingsbeleid. Noord-Holland wil de meest innovatie en duurzame provincie zijn op het gebied van

		datacenters. Met een richtlijn stellen we eisen aan het beperken van energiegebruik, ruimtebeslag en landschappelijke inpassing.
<i>“Paragraaf investeren digitale infrastructuur”</i>	29	Toevoegen Agriport A7 in Hollands Kroon is door het Rijk aangewezen als vestigingsplaats voor hyperscale datacenters.
Op deze pagina wordt een uiteenzetting gegeven over de mobiliteitsvraag en dat er maatwerk geboden moet worden op het gebied van lopen, fiets en deelmobiliteit. Dit stuk tekst beredeneerd vanuit het auto-perspectief. Liever spreken over investeren in fiets, lopen en deelmobiliteit om dit een volwaardig alternatief te laten zijn voor de auto in landelijk gebied. Een basisvoorwaarde laten zijn. O.a. vanwege het vergroten van vervoersgelijkheid en het stimuleren van duurzaam en gezond vervoer. Graag duidelijker aangegeven wat bedoeld wordt met het basisniveau aanhouden voor regulier vervoer. Kan de provincie dit garanderen vanuit de nieuwe ov-concessie? Ik mis hier de rol van publieke mobiliteit! Graag deze term en de impact benoemen. Ook mis ik hier het standpunt van de provincie NH voor de bereikbaarheid van bedrijventerreinen met het openbaar vervoer. Daarnaast wordt er gezegd dat op afstanden tot 15 km liggen er kansen om het aandeel van de fiets in de mobiliteit te vergroten, maar alleen als het fietsnetwerk een kwalitatieve impuls krijgt. Inderdaad terecht punt dat de fietsinfra op orde moet zijn. Ik mis hier echter aandacht voor de kans vanuit stimulering werkgevers om fietsen aantrekkelijk te maken met o.a.	29	

regelingen. Graag hieraan toevoegen dat het dus een samenspel is van interventies om gedragsverandering voor elkaar te krijgen.		
Welke criteria worden bedoeld met voldoet aan criteria?	30	
<i>“De omstandigheden waarin de landbouw opereert, veranderen door klimaatverandering en veranderende water- en bodemcondities.”</i>	30	De benoemde oorzaken zijn alleen van fysieke aard. Vergeet hier wet- en regelgeving niet, evenals gerechtelijke uitspraken en het maatschappelijk sentiment (bijv. bij gewasbeschermingsmiddelen).
Figuur Woningbouwprojecten Winkel/NN en AP zijn niet op de kaart weergegeven. Deze komen bij elkaar opgeteld op 400+	30	Toevoegen woningbouwprojecten Winkel/Nieuwe Niedorp en Anna Paulowna op kaart.
• Blz. 30: locatie van 400 woningen toevoegen op kaart. Mist: locatie in Warmenhuizen • Blz. 78 – locaties gebiedsvisie zuidelijke kernen staan er niet op. Hoe kunnen we dat regelen?	30 en 78	
De provincie is medebepalend waar, hoe en onder welke voorwaarden woningen kunnen worden gebouwd. Dit vereist afstemming met en over energie- en mobiliteitsnetwerken en drinkwatervoorzieningen. Het vraagt ook om zorgvuldig ruimtegebruik en duidelijke eisen aan locatie (waar), omvang (hoeveel) en inrichting (hoe)	31	Toevoegen HHNK/waterzuiveringen Laatste zin (zorgvuldig ruimtegebruik) verwijderen: is domein gemeente (raad en colleges). Provincie geeft in H1 aan dat ze uitgaat van de principes Owet. Dit staat daar (bijna) haaks op.

<i>“De opgave is om de onbalans in woon-werkverkeer zoveel mogelijk tegen te gaan.”</i> Wel probleem beschrijven maar niet de oplossing: meer investeren in (oa infrastructuur) de Kop en de A7 corridor.	33	Een deel van de oplossing ligt in het investeren in woningbouw en economie langs o.a. de A7 corridor richting Kop van NH en het omdraaien van de verkeersdruk.
‘Water en bodem als ordenend principe. Het water- en bodemsysteem bepaalt mede waar en hoe ontwikkelingen mogelijk zijn. P38’	38	De Wieringermeer wordt aangewezen als diepst gelegen polder waarin volgens het water en bodem principe niet ontwikkeld kan worden. Dit is wat ons betreft te kort door de bocht en onvoldoende onderbouwd. Qua veiligheid dijk en watersysteem.
‘Woningbouw zoveel mogelijk binnenstedelijk plaatsvindt en waar mogelijk nabij bestaande OV-knooppunten’. Het bouwen van de benodigde woningen, het merendeel binnenstedelijk en bij OV-knooppunten. Woningbouw bij kleine kernen blijft mogelijk. Voor relatief omvangrijke woningbouwprojecten is er in de Metropoolregio Amsterdam voldoende ruimte binnenstedelijk als ook langs de lijn Den Helder-Schagen-Alkmaar-Zaandam en Alkmaar- Hoorn-Enkhuizen (de Westfriese corridor) rondom alle OV-knooppunten. Kleinschalige uitbreidingen aan de randen van dorpskernen blijven mogelijk, uit oogpunt van behoud van leefbaarheid in kleinere kernen én als invulling van de woningbehoefte. P73.	42 en 71 en 73	Voor OV-knooppunten lijkt men enkel te kijken naar locaties waar een treinstation aanwezig is, dit is onterecht. A7 corridor ontbreekt als ontwikkel-as voor woningbouw;
De verkenning tussen Camperduin en Donkere Duinen is ingrijpend en raakt ook aan brede welvaart omdat het enerzijds raakt aan werkgelegenheid, regie over het eigen leven en woonruimte en anderzijds aan een gezonde leefomgeving. Vragen: • Wat betekent dit voor recreatie, landbouw, bebouwing? • Hoe wordt participatie georganiseerd?	44	

• Wat is de tijdshorizon?		
Diverse uitspraken betreffende waterberging. Dit lijkt het domein van het HHNK/waterverordening. Passen deze uitspraken bij de rol van de provincie, kan de provincie dit regelen of is het passender om deze uitgangspunten integraal vanuit de waterverordening/waterbeleid HHNK over te nemen.	44	Onduidelijkheid hierover wegnemen door duidelijk te zijn bij wie dit hoort, cf omgevingswet.
<i>“Afwegingsprincipe 2: water en bodem als ordenend principe</i>	44	<i>Voor wat betreft de regionale keringen zullen met name de keringen op veen in de toekomst meer ruimte vragen voor het op hoogte houden en versterking.”</i> Dit klopt in geval het eendimensionaal wordt benaderd (waterkering zorgt voor droge voeten). Juist het gereguleerde boezemsysteem in Noord-Holland biedt mogelijkheden om door middel van gedeeltelijke boezemcompartimentering ook meer waterberging toe te wijzen aan het boezemsysteem (het maalstoppeil kan hoger gezet worden). Dit betekent dat er niet alleen in veenweidegebieden keringen hoger en breder moeten worden.
<i>Kaart</i>	46	Op de kaart is Wieringen aangegeven als zandgrond. Dit klopt niet. Dit moet keileem zijn. De Anna Paulowna polder is aangegeven als ‘aandijkingen zeeklei’ dit klopt ook niet. Dit moet zand zijn.

Er wordt aantal malen opgeschreven dat de peilen in gebieden opgezet gaan worden, vanwege milieu-maatregelen. Water in NHN komt vanuit het zuiden. Wat betekenen die peilopzetten voor de waterbeschikbaarheid drinkwater en voor de agrarische sector en andere bedrijven in NHN? Peilopzet in veengebied ('Laag Holland') betekent effectief meer watervraag daar en minder waterbeschikbaarheid in het noordelijk deel van de boezem.	49	Graag toelichten, anders zienswijze op indienen dat keuze wordt gemaakt niet op basis van geografische ligging maar maatschappelijk nut? Benoem dat peilopzet op plaats X (zoals Laag Holland) gevolgen heeft voor zoetwaterbeschikbaarheid in plaats Y (zoals bollengebied/agrarisch gebied Noordkop). Benoem ook hoe hier mee wordt omgegaan door de provincie en wat dit betekent voor de "getroffen" gebieden op de lange termijn.
<i>Punt 3 en punt 11 Wieringermeer</i>	49	Wat hier heel vreemd is, is dat er bij punt 3. Over de Wieringermeerpolder West staat dat de primaire kering op niveau is. Maar bij punt 11. Wieringermeer Oost staat dat er een dijkversterkingsopgave langs het IJsselmeer ligt. We hebben het hier in beide gevallen over dezelfde dijk.
<i>Kaart /legenda</i>	50 en 51	We gaan ervan uit dat de terminologie van waterstaatswerken wordt gebruikt, in dat geval: Buitenbeschermingszones zijn nu ook beperkt tot het buitendijkse deel. Buitenbeschermingszones van primaire keringen bevinden zich ook aan de landzijde van de kruin. Onduidelijk wat met het paarse gebied bij Balgzand wordt bedoeld.

Goed om te lezen dat hier publieke mobiliteit hier genoemd wordt. Ik lees dat “voor de minder verstedelijkte gebieden blijven alle vormen van mobiliteit beschikbaar.” Graag aandacht dat ook in de landelijkere gebieden ingezet wordt op de toepassingen van publieke mobiliteit, vanwege de rol van vergrijzing en de jeugd die geen toegang tot een eigen auto (meer) heeft.	52	
<i>Kaart</i>	54	Op de kaart staat als RES zoekgebied het gebied Wieringerhoek ingetekend. Deze moet verwijderd worden van de kaart.
<i>Plantenveredeling- en zaadtechnologie</i>	57	Hier zou ik de Noordkop ook verwachten, bijv met Seed Valley
Visie deel	60 e.v.	Verwijzing naar Zuiderzeewerken en toekomst van de aangelegde gebieden. Wat is de visie?
Alle benodigde woningen zijn gebouwd, zijn passend en betaalbaar. Betaalbaar is een specifiek begrip gekoppeld aan percentages in bopuwprojecten. Wij bouwen niet alleen betaalbaar maar ook duur en middelduur. Voorstel om betaalbaar hier weg te laten.	60	Betaalbaar weg laten
Het thema Onderwijs (ook in relatie tot het thema Arbeidsmarkt & Economie) komt heel beperkt aanbod. De verwachte ontwikkelingen die aanleiding zijn voor het opstellen van deze omgevingsvisie -en specifiek de demografische ontwikkelingen- hebben direct relatie met het aanbod van onderwijsvoorzieningen in de regio. Verschuivingen in economische sectoren kunnen daarnaast ook leiden tot reallocatie van onderwijsvoorzieningen. Omdat de aanwezigheid van kwalitatief goede onderwijsvoorzieningen van groot belang is voor de leefbaarheid in een gemeente dan wel regio, verdienen deze thema's wellicht meer aandacht	60 en 95	Omdat de aanwezigheid van kwalitatief goede onderwijsvoorzieningen van groot belang is voor de leefbaarheid in een gemeente dan wel regio, verdienen deze thema's meer aandacht in deze visie!

in deze visie...? Voor de gemeente Texel is dit vanwege haar eilandpositie een belangrijk thema.		
Goed om te lezen dat er voor stedelijk gebied gebouwd wordt rondom ov-knooppunten. Echter, ook van belang dat in kleine kernen waar geen grote ov-knooppunten zijn er aandacht is voor een goede aansluiting op het ov en fietsinfra bij woningbouwontwikkelingen (zowel infra als communicatie nieuwe inwoners vanuit een levensverandering en dus grotere kans op gedragsverandering).	62	
“En uiteraard hebben we de vele Noord-Hollands dorpen en stadjes, de kleinere kernen, waar over het algemeen voorzieningen voor dagelijks behoeften te vinden zijn. Het mobiliteitssysteem is hier van beperkte omvang met een oriëntatie richting de regio kern. De auto heeft hier een relatief grote rol ten opzichte van andere vormen van mobiliteit.” Hier mis ik de aandacht voor het verdwijnen van voorzieningen in kernen en waarom het voor de bereikbaarheid van iedereen zo belangrijk is om deze voorzieningen te behouden. Ook mis ik de aandacht voor vervoersgelijkheid voor mensen die geen auto hebben zoals jongeren en ouderen. Juist ook hier daarom inzetten op publieke mobiliteit en fiets.	62	
legenda ontbreekt. Wat betekenen de waterdelen met stippen? Er lijkt een 380kV naar Den Helder te lopen?? Elders in de tekst staat wel dat in de verdere toekomst aanvullende 380kV-infrastructuur noodzakelijk kan zijn. Maar omdat nu al zo op de kaart te zetten – als het 380 kv is- is erg voorbarig.	62 - 63 Figuur 19	Legenda toevoegen Kaart aanvullen/corrigeren: - Een plaats als Den Oever ontbreekt. - Vuurtoren op Texel staat op totaal verkeerde plek. - Slechts 2 windmolens in Wieringermeer geeft te positief beeld van de feitelijke situatie? Of zijn ze in 2050 weg? - 380 kv naar Den Helder weghalen (als het 380 KV is)
Het gaat in de omgevingsvisie veel over forensenverkeer, maar gemist wordt de aandacht voor de inzet op recreatief verkeer terwijl wel genoemd	62 en 66 en	

wordt dat hier een stijging in te zien is. Diverse landelijke trajecten om hier meer op te gaan sturen. Graag dus in de omgevingsvisie meer aandacht voor dit type reizen (namelijk wel veroorzaker CO2-uitstoot).	77 e.v.	
We willen het landelijk gebied zoveel mogelijk landelijk houden en zijn daarom terughoudend met stedelijke functies. We zien dat voor de vitaliteit van het gebied en het belang van grote opgaven, zoals energietransitie, het geven van ruimte aan aanvullende economische activiteiten of ontwikkelingen van groot belang. P66.	66	In de Wieringermeer willen we ook graag woningbouw ontwikkelen. A7- corridor woonontwikkelingen zoals aangegeven in de woondeal ontbreken hier.
<i>“We willen het landelijk gebied zoveel mogelijk landelijk houden en zijn daarom terughoudend met stedelijke functies. We zien dat voor de vitaliteit van het gebied en het belang van grote opgaven, zoals energietransitie, het geven van ruimte aan aanvullende economische activiteiten of ontwikkelingen van groot belang.”</i>	66	Hier wordt aangegeven dat terughoudend te zijn met stedelijke functies in de Wieringermeer en dat ze hier met name een rol zien voor grote opgaven als energietransitie en economische activiteiten. Dit botst met de A7 corridor als ontwikkelingsas. A7 corridor toevoegen, en tekst aanpassen zodat deze overeenkomt met de beoogde ontwikkelingen in de Wieringermeer.
<i>“We hebben de ambitie om een groenblauw raamwerk in Noord-Holland te ontwikkelen. Dat zal bestaan uit al aanwezige groenstructuren gecombineerd met nieuw aan te leggen verbindingen.”</i>	66-67	Toevoegen groenblauw netwerk in de Wieringermeer. Op de kaart blz 67 wordt het groenblauwe netwerk Wieringermeer helemaal niet ingetekend. Terwijl hier wel een ambitie ligt.
67: bij belangrijke ontwikkelingen woningbouw toevoegen 68: het belang van het gebied voor de voedselzekerheid is onduidelijk omdat deze voedselzekerheid of dit belang nergens is aangegeven. Het kan	67 en 68	

wensdenken zijn, echter een groot deel van dit gebied wordt gebruikt voor bollenteelt wat geen onderdeel is van voedselzekerheid. Wat is de visie van de provincie op de aan te wijzen agrarische gebieden? Gaan dedze gebruikt worden voor de transitie van de landbouw? Op welke gronden waardeert de provincie deze gronden wel of niet? Wat verwacht de provincie van de gemeenten nu de provoincie in hoofdstuk 1 heeft aangegeven dat ze verwacht dat de gemeenten rekening houden met het beleid. Hoe krijgen we meer inzicht in welke gebieden de provincie aan wil wijzen/wat de kaders zijn. Onduidelijkheid hierover kan verlamdend werken voor de ontwwikkelingen in gebieden omdat het afwegingskadder ontbreekt.		
<i>“Naast het groenblauw raamwerk geven we vorm aan overgangszones tussen N2000-gebieden en landbouwgronden, met als doel natuurherstel en -verbetering”</i>	69	Er is met de agrarische sector momenteel veel discussie over waar deze overgangszones moeten worden gerealiseerd: landbouwgrond of natuurgrond. Alhoewel er tussen de regels door wel staat dat dit op landbouwgrond plaatsvindt, hier ook expliciet benoemen.
<i>“Activiteiten die niet primair gericht zijn op landbouw, natuur of recreatie horen in principe thuis op bedrijventerreinen of in bestaande kernen. Alleen in specifieke gevallen kan ruimte worden geboden voor aanvullende economische activiteiten die voortkomen uit de transformatie van een agrarisch bedrijf.”</i>	69	Dit botst met de wensen uit Hollands Kroon. Agrariërs willen verbreden (bijv. Leegstaande/vrijkomende objecten > slopen en nieuwbouw woningen)
Er ligt hier een kans voor de provincie om de transitie van e landbouw helder en duidelijk te starten. Helaas wordt deze kans niet benut. Is kringlooplandbouw het enige waar de provincie mee komt of komt er een plan (PPLG??) waarmee we gestructureerd en samen met de sector de transitie in gaan zetten? Durven we met elkaar die stappen te gaan zetten?	70	Toevoegen: heldere visie transitie landelijk gebied, uitrol PPLG.

Er wordt een beroep gedaan op landbouwgronden! Is de bollenteelt op termijn houdbaar vanwege gezondheid en stikstof? Welke visie/welke lijn zetten we met elkaar in? Uiteindelijk wil je het landschap ook beheerd hebben en dat gaat hobbymatig niet lukken voor het hele gebied.		
<i>“We zien dat ontwikkelingen geremd worden door netcongestie, onvoldoende stikstofruimte en gebrek aan investeringsmogelijkheden”</i>	71	Er wordt niet ingegaan wat men gaat doen aan het gebrek aan investeringsmogelijkheden. Een belangrijke oorzaak is ook de hoge grondprijs van agrarische gronden. Subsidies voor de agrarische sector missen hun doel. Zie ook het adviesrapport Raad voor de Leefomgeving en Infrastructuur
<i>“De belangrijkste keuzes die we maken:”</i> Er mist een keuze dat bij de inrichting van nieuwe woningwijken, of bij de groei van wonen er ook rekening gehouden dient te worden met een passende culturele infrastructuur bij deze groei.	71	Groei van wonen vraagt om meer dan alleen woningen. Daarom houden we bij nieuwe woningwijken en verdichting rekening met een passende culturele infrastructuur, als onderdeel van een leefbare, vitale en samenhangende leefomgeving.
<i>“We sturen op economische activiteiten met een hoge productiviteit en strategische meerwaarde met bijzondere aandacht voor biotechnologie en plantenveredeling en zaadtechnologie.”</i>	71	Wat in dit rijtje mist is de focus op de hoogwaardige landbouwproductie op vruchtbare landbouwgronden en agritech (innovatie). Dit is versterkend aan de zaadtechnologie en plantenveredeling. Toevoegen hoogwaardige landbouwproductie en agritech innovatie.

Grootschalige waterstofproductie: hoe groot is grootschalig?	71, laats te bulle t	Geef erbij aan om wat voor vermogens het gaat bij 'grootschalig' ; bijv groter dan X MW
Groei van wonen en werken wordt gekoppeld aan de uitbreiding van recreatiemogelijkheden onder de noemer in en iom de stad Hoe ziet de provincie dit voor zich? De provincie pleit voor minder extra regels en hindernissen voor de woningbouw. Verplichte toevoeging van uitbreiding recreatiemogelijkheden kan kostenverhogend en daarmee vertragend werken. Daarnaast staat deze haaks op zuinig ruimte gebruik en vermindert het de te bebouwen oppervlakte van woningbpouwplannen 9natuurlijk afhankelijk van hooe je dit uitwerkt in de regels in de verordening). Op eerste gezicht voelt het als een extra opdracht en vertraagt dit mogelijk de woningbouw.	71 en 114	Ontkoppelen. Ontwikkeling recreatiegebieden anders vorm geven Welk probleem lossen we op? Is er een probleem? Zijn er middelen beschikbaar of gaat de provincie deze beschikbaar stellen?
"Kaart" Wieringerwerf ontbreekt op de kaart als Centrumkern/ Regiokern	72	Toevoegen Wieringerwerf op de kaart als centrumkern/regiokern
<i>"De belangrijkste keuzes die we maken: Het bouwen van de benodigde woningen, het merendeel binnenstedelijk en bij OV-knooppunten. Woningbouw bij kleine kernen blijft mogelijk."</i>	73	Plankaart heeft focus op ontwikkelen bij spoorverbindingen. Busverbinding maar ook mogelijke tot ontwikkeling hubs? In visie vallen deze nu weg of zijn nog niet opgenomen. Hollandskroon heeft hierin geen verbinding? HOV busverbindingen vallen hierin ook weg? Die zien we wel terug op pag.93 Toevoegen van woningbouw ook bij belangrijke hubs/infrastructuur zoals de A7

<i>“Op termijn zal recreatie structureel meegroeien met verstedelijking door de voorzieningen en het recreatief groen vanaf het begin mee te nemen. Extra ruimte hiervoor ontstaat door recreatie slim te combineren met andere functies. We koppelen dit ook aan de bossenstrategie”</i>	74	Als recreatie slim wordt gecombineerd met andere functies en ook wordt gekoppeld aan de bossenstrategie dan moet er ook rekening worden gehouden met voldoende faciliteiten waar alle extra recreanten gebruik van kunnen maken om overlast te voorkomen. Dus denk aan een bezoekerscentrum met toiletvoorzieningen en educatiefunctie en voldoende parkeergelegenheid. Het is niet realistisch om te verwachten dat overal in de provincie men naar een recreatiegebied gaat met gebruik van OV. Wellicht wel in de omliggende stedelijke gebieden maar niet in het buitengebied/platteland.
	75 Kaart 23	De groene stippellijn lijn waterstofnetwerk Nederland moet ook naar Oostoever/Den Helder lopen omdat dit naar verwachting een belangrijk knooppunt wordt voor waterstof, net zoals de huidige gasbehandelingsinstallatie voor het noordzeegas
Bij Den Helder staat het symbool ‘concentratie van bestaande windenergie’. Maar dat is toch niet van toepassing voor Den Helder? Wij hebben nauwelijks bestaande windenergie.	75 Kaart 23	Symbool weghalen
Kaart blz 75. Voor Agriport richten ze zich top de clustering van de volgende functies: Glastuinbouw, datacenters, circulaire economie. Waterstof en concentratie (wind) energie. ‘Wij sturen op de concentratie van glastuinbouw in al aangewezen glastuinbouwconcentratiegebieden. Deze gebieden zien wij als	75 en 110	Met name glastuinbouw is iets dat niet wordt ondersteund door het college en ook het toekomstperspectief voor Agriport als innovatief cluster met hoogwaardige werkgelegenheid ontbreekt.

knooppunten waar energie-, water- en ruimteopgaven samenkomen. Binnen deze gebieden ontstaan kansen voor warmtenetten, waterberging en klimaatadaptieve teelten. Wij sturen op behoud van ruimte en kwaliteit voor een duurzame en toekomstbestendige sector.' P110.		
Het Maritiem Cluster Den Helder wordt op bladzijde 77 gecategoriseerd als een energie-intensief cluster en een circulair cluster. De categorisering als energie-intensief cluster is goed passend. De categorisering als circulair cluster is gebaseerd op mogelijke toekomstige ontwikkelingen, maar sluit minder aan bij de huidige situatie. Onder de strategische clusters (blz. 76) wordt nationale veiligheid niet benoemd als een onderdeel. Gezien de geopolitieke situatie en het toenemende belang van Defensie/nationale veiligheid vinden we het passend om het Maritiem Cluster aan te wijzen als een strategisch cluster op het gebied van nationale veiligheid.	76-77	Op blz. 76 onder de strategische clusters het Maritiem Cluster Den Helder toevoegen als strategisch cluster op het gebied van nationale veiligheid.
<i>“Er zijn in Noord-Holland een aantal onderscheidende innovatieclusters van nationaal belang (Amsterdam Science Park, Health & Innovation District, VU Campus, AMC Medical Business Park, Energy & Health Campus (Petten)). Aanvullend op deze clusters zullen we ook inzetten op randvoorwaarden voor innovatieclusters van regionaal belang.”</i> Agriport met agri-tech innovatie ontbreekt in dit rijtje. Ook in de vollegrondsteelten in de Noordkop vinden vele innovaties plaats.	77	Agriport toevoegen.
5.5. Van belang om aandacht te hebben voor de samenwerking tussen overheden, integraal werken en samen met vervoerders en ontwikkelaars om de doelen te gaan bereiken. Hoe gaan we het met elkaar doen?	77	
5.5. In het onderzoek naar het weerbaar mobiliteitssysteem zit ook de verbinding Den Helder – Texel genoemd, omdat we als eiland afhankelijk zijn van het vaste land en daarmee extra kwetsbaar. Graag ook in dit stuk benoemen.	77	
5.5. “Voor gebieden met een lagere verstedelijking blijven we inzetten op alle vormen van mobiliteit waarvan de auto een belangrijk onderdeel blijft.” Goed om te lezen dat de provincie realistisch is over de vervoersopties in het landelijk gebied. Aan de andere kant lijkt de provincie te veel van de	77	

huidige rol van de auto uit te gaan in het landelijk gebied, waardoor je het behalen van de eerdere ambitie voor het slagen van publieke mobiliteit tenietdoet en te weinig stilstaat bij mensen die geen auto ter beschikking hebben of willen hebben (zie mijn eerdere opmerking). Dit gaat ook over mensen die landelijk gebied wonen en naar stedelijk gebied toe moeten reizen (zie onderzoeken van RUG). Daarom aandachtspunt om goed na te denken over de rol van de auto in het landelijk gebied vs. het kansrijk laten slagen van het gebruik van fiets en ov. Hoe krijg je mensen dan in het openbaar vervoer en zorg je voor minder vershraling van het ov? Dus: wat betekent nu precies de uitspraak van de provincie over het blijven inzetten van alle vormen van mobiliteit vs. de ambitie om te sturen op het gebruik van publieke mobiliteit en mobiliteitstransitie in Noord-Holland?		
In de omgevingsvisie wordt de aandacht gemist voor het bereiken van basisvoorzieningen, zoals zorg en supermarkten. Vooral in landelijk gebied. Graag hier nog meer aandacht voor hebben (bereikbaarheid op peil).	77 e.v.	
De tekst: Aanvullend op deze clusters zullen we ook inzetten op randvoorwaarden voor innovatieclusters van regionaal belang.	77	Aan einde van de zin aanvullen met: ...zoals METIP in Den Helder en....
Graag de TESO-verbinding ook aan het kaartje toevoegen i.v.m. het belang van connectie met het vasteland.	78	
Op de kaart op pagina 78-79 wordt een buffergebied woon-werkgebied t.b.v. een gezonde leefomgeving ingetekend rondom Den Helder. We ondersteunen het aan- en vasthouden van een buffer rondom (zwaardere) bedrijvigheid en woongebieden en vinden het voor te stellen dat de ontwikkeling van het Maritiem Cluster in Den Helder hier richting de toekomst om vraagt. De wijze waarop dit buffergebied is ingetekend sluit echter niet aan bij de voorziene ontwikkelingen. Deze vinden met name aan de oostrand van Den Helder plaats, terwijl het buffergebied aan de westzijde van Den Helder in het duingebied is ingetekend. We verzoeken om dit buffergebied op de juiste plek, tussen het Maritiem Cluster en de oostelijke helft van Den Helder, Julianadorp en de Koegraspolder in te tekenen.	78-79	

“Kaart”.	79	Verschillende woningbouwprojecten ontbreken op de kaart. Met name in de Wieringermeer en Anna Paulowna
“Bij gebiedsontwikkelingen brengen we de mobiliteitsbehoefte in beeld en kijken hoe we dit zo optimaal mogelijk kunnen oplossen. Desondanks zal vanwege de grote groei van bevolking en arbeidsplaatsen zal de bereikbaarheid naar verwachting afnemen. We laten het wel of niet doorgaan van woningbouw daarom niet afhangen van het oplossen van knelpunten op de mobiliteitsnetwerken.” Lijkt te gaan over autonetwerken, maar is dit niet juist een kans voor stimuleren duurzaam en gezond vervoer? Vanuit auto-perspectief geschreven. Lijkt me juist een inzet op mobiliteitstransitie en daarom hier vermelden.	79	
<i>“De provincie coördineert grote opgaven zoals bodemdaling, veenweideproblematiek, de landbouwtransitie”</i>	86	Dit komt niet overeen met de praktijk, de provincie coördineert de landbouwtransitie in de Kop van Noord-Holland niet.
Paragraaf 5.11 “gebieden met veranderende condities”. Er staat “we laten de oplossing bij de gebruiker, maar zullen meehelpen in het zoeken naar oplossingen.” Hoe gaat dit eruit komen te zien? Is de gebruiker de agrariër?	90	
Texel is geheel gebied waar onderzoek nodig is om tot bescherming te komen. Kunnen we ondersteuning verwachten van de provincie in dit onderzoek? Wordt dit onderzoek per gebied uitgevoerd of worden alle gebieden met deze kenmerken samen onderzocht voor mogelijke beschermingsrichtingen?	90-91	
“Doorfietsroutes”	92	Er lopen bijna geen doorfietsroutes van oost – west door Noord – Holland. In Hollandskroon niet aanwezig ook geen verbinding afsluitdijk? Door ontwikkelingen op gebied van fiets (snelheid – actieradius) lijken deze kansen in de toekomst alleen maar toe te nemen. Zien we kansen tot uitbreiding van deze netwerken?

<i>“We sturen op het overstappen van reizigers op duurzame vervoermiddelen zoals lopen, fietsen, openbaar vervoer, elektrische auto’s of uitstootvrije voer- en vaartuigen (‘veranderen’)”</i>	92	Hoe sturen we hierop? Op dit moment hebben zien we in de praktijk dat we veel moeite om het OV systeem in het kop van Noord Holland en Hollandskroon op de been te houden. Er treedt eerder verschraving op van OV dan dat we sturen op overstappen naar deze systemen. Op welke manier komt dit terug in deze visie?
<i>“Denk hierbij aan faciliteren van drones en benodigde vertiports (verticale opstijg- en landingsplaatsen voor drones) en zelfrijdende voertuigen. De ruimtebehoefte of beperking hiervan is op dit moment nog onbekend.”</i>	92	De ontwikkelingen gaan zeer snel. Zelfrijdende voertuigen worden al toegelaten op het wegennet (Tesla). We hebben wel een beeld hiervan en de beperkingen die dit nog geeft. (groot deel bestaande wagenpark heeft deze mogelijkheid niet). Het on goed om op te nemen of deze ontwikkelingen binnen 10 – 20 jaar veel invloed hebben zodat we projecten hierop kunnen laten aansluiten. We kunnen hiervan een beeld geven aangezien we diverse ontwikkelingen in de wereld zien op het gebied van zelfrijdend vervoer.
<i>“Het systeem van publieke mobiliteit dat we nastreven steunt zoals gezegd op een sterk openbaarvervoersysteem van trein, bus, metro en tram. Daarmee kunnen mensen, in combinatie met een dekkend netwerk van doorfietsroutes, eenvoudig van deur tot deur reizen met diverse vervoermiddelen zoals lopen, fietsen, OV, (deel) voertuigen en auto’s. Mobiliteitshubs en stations faciliteren de overstap op andere vervoermiddelen en vangen autoverkeer af. Met een dekkend doorfietsroutenetwerk stimuleren we het gebruik van de (e)-fietsen voor</i>	92	a) In de gemeente Hollandskroon is de beschreven dekking niet aanwezig. Niet voor trein, bus of fiets. Op welke manier worden deze gemeente ondersteund in hun mobiliteitsaanpak? Eigen autobezit is hierin nu nog de meest goedkope/efficiënte en betrouwbare mogelijkheid.

<i>verplaatsingen tot 15 kilometer, als alternatief voor autogebruik. Dit is bij uitstek iets waar verschillende overheidslagen betrokken bij zijn.”</i>		b) Zien we voor e-bikes gezien de technische ontwikkelingen niet in de toekomst een grotere radius op basis van snelheid – kwaliteit e-bikes? c) Hoe wordt de mogelijkheid gezien om de actieradius van de e bike en trein beter te koppelen waardoor dekkingsgraad van dit voortransport omhoog gaat?
<i>“Omdat de inrichting van nieuwe woongebieden hierbij een belangrijke factor is, willen we samen met gemeenten bij gebiedsontwikkelingen een Mobiliteitsprogramma van Eisen (MPvE) opstellen. Hierbij blijft lokaal maatwerk om de auto, met zo min mogelijk impact op het regionale mobiliteitssysteem, te faciliteren mogelijk.”</i>	92	Op welke manier pakt de provincie hierin een rol? Een betere duiding geven over welke grootte van gebiedsontwikkelingen we het hier dan hebben? >500 woningen?
<i>“Werken aan veilige, gezonde en sociaal inclusieve mobiliteit De provincie streeft naar nul verkeersslachtoffers in 2050. Naast fysieke verkeersveiligheid heeft ook sociale veiligheid een steeds grotere rol bij het inrichten van de openbare ruimte. We garanderen een inclusief mobiliteitssysteem, dit betekent dat álle bewoners en bezoekers van Noord-Holland van A naar B kunnen komen en daardoor goed mee kunnen doen aan de maatschappij.”</i>	92	Op welke manier garanderen we veilige, gezonde en sociaal inclusieve mobiliteit? Het is niet duidelijk te duiden in de tekst hoe we dit doen en welke maatregelen hier dan aan vastzitten? We zien een toename van verkeersslachtoffers, op welke manier gaan we deze trend weer bijstellen?
Blz, 92, Lange termijn: "Voor gebieden met een lagere verstedelijking blijven we inzetten op alle vormen van mobiliteit waarvan de auto een belangrijk onderdeel blijft".	92	Hier zou de ambitie wat hoger kunnen liggen, ook gezien de onzekerheid over de leveringszekerheid van energie, het streven naar een schonere vorm van mobiliteit en de gezondheid van onze inwoners: Probeer schonere vormen van mobiliteit zoals fietsen en openbaar vervoer (bus, trein) te verbeteren en waar nodig een impuls te geven

De Noordkop kan een aantal functies van de MRA (deels) overnemen, aangezien hier nog ruimte is. Daarnaast scheelt het creëren van meer arbeidsplaatsen in de Noordkop weer congestie in de MRA en bespaart het op mobiliteit. In combinatie met het versterken van het maritiem cluster in Den Helder en de bereikbaarheid van defensie zou dit de aanleiding kunnen zijn om het wegen- en spoorwegnet in de Noordkop robuuster te maken, bijvoorbeeld door een verdubbeling van het spoor tussen Schagen en Den Helder.	92 en 94	
p.94 wordt genoemd bij <i>Werken aan veilige, gezonde en sociaal inclusieve mobiliteit</i> dat in 2050 iedere inwoner van A naar B moet kunnen komen en de provincie daarvoor zorgt. Tegelijkertijd wordt er bij het openbaar vervoerssysteem eventjes daarvoor (<i>Nastreven systeem van publieke mobiliteit</i>) niets genoemd over de bereikbaarheid van kleine kernen. Dat is een grote afwezigheid in het verhaal over het openbaar vervoerssysteem.	93 en 94	Toevoegen: Wij hebben extra zorg voor de mobiliteit in de plattelandsgebieden van de provincie. Het OV is in die gebieden minder goed ontwikkeld. Tegelijkertijd zien we daar een vergrijzing van de bevolking. Mobiliteit is een belangrijke pijler voor zelfstandig kunnen wonen. De provincie...
Blz. 94 Het aantal verkeersslachtoffers neemt naar de verwachting van het SWOV tot 2060 eerder toe dan af. Om te streven naar nul slachtoffers in 2050 zijn daarom nog verdergaande maatregelen nodig dan de huidige maatregelen en beleid	94	
Een aanlanding op Agriport	97	Binnen de contouren van Agriport A7
De zin: “Met decentrale ontwikkelingen kan lokaal gebruik van lokaal opgewekte elektriciteit toenemen, wat helpt om netcongestie te verminderen of te voorkomen Voor de elektrificatie van de landbouwsector zijn deze ontwikkelingen belangrijk. “ Waarom wordt hier zo specifiek de landbouw sector benoemd? Er zijn toch meer sectoren waarvoor het oplossen van netcongestie belangrijk is om te kunnen elektrificeren?.	97	
De tekst: “We houden er daarom rekening mee dat, ondanks het sturen op slimme energieplanologie, in de verdere toekomst aanvullende 380kV-infrastructuur noodzakelijk kan zijn. “	97	

Wordt hiermee een verbinding naar Den Helder bedoeld? (zie figuur 19)		
“Gezien het belang van een goede digitale infrastructuur, geven we onder strikte voorwaarden ruimte aan nieuwe datacenters binnen de bestaande drie clusters. Het gaat specifiek om digitale infrastructuur die bij kan dragen aan Europese soevereiniteit.” Deze ambitie is goed te volgen vanuit de lijn van deze omgevingsvisie en grote (geopolitieke) ontwikkelingen. We hebben echter vragen over de wijze waarop de provincie hierop wil/kan gaan sturen en vragen ons af of de provincie dit concreter kan benoemen.	100	
“Kaart”	104	De ambitie wordt uitgesproken voor groenblauwe dooradering in de Wieringermeer maar deze is niet op de kaart ingetekend.
“Kaart” De ‘Noordboog’ natuurlijke verbinding tussen Wieringen, langs Anna Paulowna naar de kust, staat niet ingetekend op de kaart terwijl deze wel in het Ontwikkelperspectief is opgenomen.	104	De Noordboog toevoegen op de kaart.
Er staat een “brakke natuurschakel” aanbevolen aan de oostkant van de polder Eierland op Texel. Waar is die aanbeveling op gebaseerd? Wat is een brakke natuurschakel?	104-105	
“Dit draagt bij aan een integrale afweging, waarbij de nationale functies van de haven – zoals defensie, offshore logistiek en energietransitie – worden ontwikkeld in samenhang met de bescherming en versterking van de kernwaarden van het UNESCO-Werelderfgoed Waddenzee”.	107	Gemist wordt de bescherming van het maritieme erfgoed op de Waddenzeebodem (beleidskaarten gem Texel en Hollands Kroon).
“De rol van Den Helder als toegangspoort tot Texel en de verwachte economische en defensieontwikkelingen brengen nog eens extra mobiliteitsopgaven met zich mee. We willen de voorspelde groei van het autoverkeer naar Texel remmen”. De voorspelde toeristische groei voor de provincie Noord-Holland is geraamd op 30 % (bron NBTC). De economie van Texel is grotendeels	107	

afhankelijk van toerisme. Remmen van de groei heeft direct invloed op de economische ontwikkeling van de inwoners op Texel.		
<i>“Kaart”</i>	109	Op de kaart staan de gronden aangegeven die beschermd worden voor landbouwproductie. Het Oostelijke gedeelte van de Wieringermeer staat niet aangegeven als beschermde status. Terwijl de Wieringermeer één van de meest vruchtbare grond in NL heeft.
<i>“Kaart”</i>	109	Op de kaart staat dat er zich glastuinbouw bevindt in het gebied Den Helder – Anna Paulowna polder. Op welke locatie is dit dan?
<i>“Kaart”</i>	109	Bij de Wieringermeer ontbreken de vollegronds groenten
‘Voor het toekomstperspectief van de bollensector is duidelijkheid over verzilting, de beschikbaarheid van zoetwater, en de fasering daarvan, van groot belang.’ P110	110	Ze geven nog geen duidelijk toekomstperspectief voor de bollenteelt
<i>“Gebieden met veranderende condities (hier valt de Wieringermeer ook onder, zie kaart hierboven)”</i>	110	Stimuleren we een geleidelijke aanpassing van het grondgebruik... Hier wordt voorbijgegaan aan het economisch verdienmodel dat onder intensieve landbouw zit.
Ook liggen er kansen voor het robuust, weerbaar en veerkrachtig maken van het mobiliteitssysteem in Noord-Holland Noord. Het is belangrijk dat cruciale militaire en civiele bestemmingen bereikbaar blijven, ook na een ontwrichtende gebeurtenis.	112	Hier wordt het woord ‘kansen’ gebruikt, terwijl we ‘uitdagingen’ in deze context beter passend vinden.
Op bladzijde 112 worden economische kansen rondom Defensie/nationale veiligheid benoemd in relatie tot Den Helder, maar ook voor de rest van de	112	

provincie liggen op dit vlak economische kansen. Wat ons betreft goed om dit ook zo te benoemen.		
Woon-werkbalans. Als we meer sturen op nabijheid van wonen, werk en voorzieningen, leidt dat ertoe dat mensen minder ver naar hun bestemming hoeven te reizen en zij eerder actieve vormen van mobiliteit gaan gebruiken. In gebieden met een hogere verstedelijkingsgraad vinden wij de inzet op een OV-schaalsprong in combinatie met doorfietsroutes noodzakelijk. Desondanks zijn alle vormen van mobiliteit nodig om Noord-Holland bereikbaar te houden.	115	De hoe ontbreekt hier: hoe stuur je dan op die balans. Voorstel om die toe te voegen
<u>Circulaire economie: typologie en voorkeurslocaties.</u> Op basis van een uitgevoerde kansenbenadering hebben we daarvoor een paar voorkeursgebieden, waaronder het Noordzeekanaalgebied, de omgeving Alkmaar/Heerhugowaard (Boekelermeer en Zandhorst) en Den Helder. Voor de meest cruciale locaties doen we een verkenning naar de voor- en nadelen van een aanwijzing als Industrierrein van Provinciaal Belang in de Omgevingsverordening. Wat betekent het voor overige ontwikkelingen en de al beperkte ruimte als Den Helder ook nog voor circulaire economie wordt aangewezen als voorkeursgebied? We missen de afweging hiervan en het eventuele handelingsperspectief voor de transitie richting een circulaire economie.	119	
“Kaart”	121	Waar zijn de ontwikkelingen in HK op deze kaart? Het is leeg in de kop van NH. Ook is het perspectief voor de recreatiestroom Middenmeer, Wieringerwerf, Slootdorp niet duidelijk? Waar komt dit vandaan? Recreatiestromen van en naar Wieringen ontbreken terwijl dit een belangrijk recreatief gebied betreft. Rondje Waddenbaai?
“DE VISIE: VERDERE VERDIEPING PER INHOUDELIJK ONDERDEEL	122	De rol van de provincie is nu enkel gericht op het zorg dragen voor voldoende

- 5.16 Recreatie”		recreatieve mogelijkheden en voldoende locaties en voldoende zwemwater. Verblijfsrecreatie is hier niet in meegenomen echter is dit een opgave dat gemeentegrens overstijgend invloed heeft. Daar heeft de provincie afgelopen jaren wel een rol vervuld.
Texel is niet meegenomen in de gebiedsgerichte aanpakken, als enige grondgebied binnen de Provincie, terwijl er genoeg overeenkomsten zijn met bijvoorbeeld de kansen en bedreigingen zoals ook genoemd in de aanpakken voor de verschillende binnenduinrand zones / landelijk gebied. (zie ook variantenstudie kust) (zie ook opmerkingen ontwikkelperspectief)	Hoofdstuk 6 (vanaf 126)	
“Kaart”	127	De ruimteclaim defensie en civiele haven ligt deels in de Waddenzee, hoe verhoudt dit zich tot UNESCO en natuur?
“Ook worden er diverse maatregelen voorbereid om de bereikbaarheid van het Maritiem Cluster te vergroten.”	128	Formulering aanpassen naar: “We beschouwen een robuuste, veilige en toekomstbestendige bereikbaarheid over weg, water, spoor en lucht als randvoorwaarde voor de verdere ontwikkeling en het functioneren van het Maritiem Cluster. De groei van Defensie, de civiele haven, de luchthaven en de offshore-energiesector vraagt om een samenhangend pakket van infrastructurele en mobiliteitsmaatregelen. Daarbij zetten we in op het versterken van de bereikbaarheid en weerbaarheid van het regionale mobiliteitsnetwerk en op het waar mogelijk ontvlechten van stedelijk verkeer,

		defensieverkeer, havenverkeer en verkeer van en naar Texel.”
“Kooypunt en Kooyhaven groeien door naar bovenregionale bedrijventerreinen. “ We onderschrijven de ambitie om Kooypunt en Kooyhaven te laten groeien en herkennen de potentie die deze bedrijventerreinen hebben om een bovenregionale economische rol te spelen. Hierbij vinden wij het cruciaal dat het bovenregionale karakter primair gericht is op het realiseren en versterken van een brede, draagkrachtige economie in Den Helder en de regio. De bovenregionale rol van deze bedrijventerreinen mag er niet toe leiden dat dit overloopgebied worden voor activiteiten die elders niet meer passen en/of wenselijk zijn en weinig toevoegen of zelfs nadelig zijn qua economische ontwikkeling, leefbaarheid en/of brede welvaart. We vragen u om deze randvoorwaarde expliciet in de omgevingsvisie te formuleren.	128	Toevoegen: “Kooypunt en Kooyhaven groeien door naar bovenregionale bedrijventerreinen, en dragen bij aan een brede, draagkrachtige economie in Den Helder en de regio.
• Waarborgen en bevorderen van een veilige en gezonde woon- en leefomgeving. In dit onder ‘Provinciaal belang’ geformuleerde punt missen we aandacht voor huidige achterstanden. Wij verzoeken u dit mee te nemen in dit punt.	128	Punt aanpassen naar: • Werken aan een veilige en gezonde leefomgeving en wegwerken achterstanden
• Ontwikkelen van toekomstbestendige economische sectoren. In dit onder ‘Provinciaal belang’ geformuleerde punt missen we aandacht voor het nastreven van voldoende hoogwaardige werkgelegenheid. Wij verzoeken u dit mee te nemen in dit punt.	128	Punt aanpassen naar: • Ontwikkelen van toekomstbestendige sectoren, met voldoende hoogwaardige werkgelegenheid
Onder de provinciale belangen missen we aandacht voor een aantal sociale/maatschappelijke belangen. Met name aandacht voor onderwijs-arbeidsmarkt is een belangrijke randvoorwaarde om de ruimtelijk-economische ambities mogelijk te maken.	128	
De tekst onder het kopje “Marine, energietransitie en maritieme dienstverlening in een veelzijdig kustgebied” doet wat ons betreft niet voldoende recht aan de nationale betekenis van het Maritiem Cluster, op	128	Voorstel alternatieve tekst: “Rijk, provincie, gemeente en andere betrokken partijen werken samen aan de verdere ontwikkeling

zowel militair als civiel gebied. Daarom stellen we een alternatieve tekst voor.		van het Maritiem Cluster Den Helder: een unieke civiel-militaire combinatie van Koninklijke Marine, civiele haven, luchthaven, offshore-energiesector, bedrijfsleven, onderwijs en kennisinstellingen. Dual use vormt daarbij een belangrijk ontwikkelprincipe: investeringen, infrastructuur, kennis en innovaties worden waar mogelijk zo ontwikkeld en benut dat zij bijdragen aan zowel militaire als civiele opgaven. Het cluster is van nationaal belang vanwege zijn bijdrage aan veiligheid en defensie, energiezekerheid en energieonafhankelijkheid en de transitie naar een duurzaam energiesysteem. Tegelijkertijd is het Maritiem Cluster een belangrijke regionale groeimotor voor de Kop van Noord-Holland en Noord-Holland Noord. De ontwikkeling van het cluster creëert werkgelegenheid en opleidingskansen, draagt bij aan het aantrekken en binden van jongeren, talent en vakmensen aan de regio en versterkt het draagvlak voor voorzieningen en de brede welvaart.”
Den Helder ligt aan twee kusten: de Noordzeekust en de Waddenzeekust. Dit is wat vreemd geformuleerd, aangezien Den Helder juist de kust vormt voor deze twee zeeën. We stellen een andere formulering voor.	128	“Den Helder ligt met haar kust aan twee zeeën: de Noordzee en de Waddenzee.”

Titel “Ontwikkelingen in het havengebied passend bij de dynamiek in de Waddenzee” bij bijbehorende alinea In ons ogen sluit de titel niet goed aan bij de strekking van de alinea. De titel lijkt te suggereren dat ontwikkelingen in het havengebied aangepast moeten worden op de dynamiek van de Waddenzee, terwijl de alinea met name beschrijft hoe de ontwikkeling van het havengebied juist kansen biedt om de dynamiek van de Waddenzee richting de toekomst te behouden.	128-129	Titel “Ontwikkelingen in het havengebied bieden kansen voor de dynamiek in de Waddenzee”
Formulering “Den Helder is gunstig gelegen voor offshore activiteiten.” aanpassen en aanvullen. De huidige tekst richt zich vooral op toekomstige energieontwikkelingen. Daarmee blijft onderbelicht dat Den Helder nu al een operationeel knooppunt is voor de Nederlandse energievoorziening. Vanuit de haven en luchthaven worden bestaande offshore-energieactiviteiten ondersteund. Die functie is van belang voor de huidige energiezekerheid en energieonafhankelijkheid. Tegelijkertijd ontwikkelt Den Helder zich verder als basis voor wind op zee, waterstof, duurzame brandstoffen en de verduurzaming van scheep- en luchtvaart.	129	“Den Helder is door zijn strategische ligging aan de Noordzee een belangrijk operationeel knooppunt voor de Nederlandse energievoorziening. Vanuit de haven en luchthaven worden bestaande offshore-energieactiviteiten ondersteund en vindt beheer, onderhoud en logistieke dienstverlening voor de energieproductie op de Noordzee plaats. Daarmee levert Den Helder een directe bijdrage aan de energiezekerheid en energieonafhankelijkheid van Nederland.”
Onder het kopje “Ontwikkelen van Maritiem Cluster bij Den Helder” wordt vooral de nadruk gelegd op de civiele en militaire zeehaven, waarmee onvoldoende tot uitdrukking komt dat de kracht van het Maritiem Cluster voor een belangrijk deel ook gevormd wordt door de aanwezigheid van en samenwerking met de luchthaven en kennishaven. We stellen voor om na de zin “De civiele haven is toe aan uitbreiding, vanwege de nationaal erkende behoefte aan ruimte in zeehavens voor het onderhoud van energiewinning op zee.” een toevoeging aan de tekst te doen om dit beter te belichten.	129	Voorstel toevoeging aan tekst: “De kracht van het Maritiem Cluster ligt in de samenhang tussen zeehaven, luchthaven en kennishaven. Naast de marine- en civiele haven vervullen Den Helder Airport en Maritiem Vliegkamp De Kooy een essentiële civiel-militaire functie voor Defensie, de Kustwacht, offshorelogistiek en de ontwikkeling van onbemande en duurzame luchtvaart.

		Onderwijs- en kennisinstellingen, bedrijfsleven en overheden werken binnen de kennishaven samen aan innovatie, vakmanschap, talentontwikkeling en nieuwe toepassingen op het gebied van maritieme technologie, energie en veiligheid. Voor de verdere ontwikkeling van het Maritiem Cluster moeten deze drie onderdelen in onderlinge samenhang worden beschermd en versterkt. Bij de verdere ontwikkeling van zeehaven, luchthaven en kennishaven wordt ingezet op dual use van infrastructuur, faciliteiten, kennis en innovaties. Daarmee worden militaire en civiele functies niet afzonderlijk ontwikkeld, maar waar mogelijk gecombineerd, zodat investeringen bijdragen aan zowel nationale veiligheid als regionale economische en maatschappelijke ontwikkeling.”
Formulering “Binnen het Maritiem Cluster zien we kansen voor de ontwikkeling van het waterstofknooppunt Den Helder, een duurzame bunkerhaven en productie van groen gas en e-fuels zoals methanol en duurzame luchtvaartbrandstoffen (SAF). Ook elektrificatie als verduurzaming van lucht- en scheepvaart gaat door.” aanpassen en aanvullen, waarmee meer recht wordt gedaan aan de belangrijke positie die Den Helder momenteel al heeft als het gaat om de nationale energievoorziening. In deze opsomming van ontwikkelingen en kansen rondom energie binnen het Maritiem Cluster missen wij daarnaast de ontwikkeling van een kleine,	129	“Tegelijkertijd groeit de betekenis van Den Helder voor de transitie naar een duurzaam energiesysteem. Met de verdere ontwikkeling van windenergie op zee neemt de behoefte toe aan havencapaciteit, luchtvaartverbindingen, onderhoud, logistiek en maritieme dienstverlening. Binnen het Maritiem Cluster liggen daarnaast kansen voor het waterstofknooppunt Den Helder, het realiseren van een kleine, modulaire

modulaire kerncentrale (Small Modular Reactor, ofwel SMR). Den Helder onderzoekt de mogelijkheden hiervoor, in afstemming met o.a. het Rijk, medeoverheden en andere partijen met expertise op dit vlak. We verzoeken om “het realiseren van een kleine, modulaire kerncentrale (SMR)” aan de opsomming toe te voegen.		kerncentrale (SMR), duurzame bunkerbrandstoffen, groen gas, e-fuels en de verduurzaming en elektrificatie van lucht- en scheepvaart.”
We verzoeken u om de formulering “Om deze reden benoemen we Den Helder als energetisch en economisch cluster.” aan te vullen met de volgende toevoeging, waarmee aandacht is voor de randvoorwaarden waaronder Den Helder deze belangrijke functie blijvend kan vervullen.	129	“De provincie zet daarom in op het behouden en versterken van de rol van Den Helder in zowel de huidige energievoorziening als het toekomstige duurzame energiesysteem en borgt daarvoor voldoende fysieke ruimte, milieuruimte, energie-infrastructuur en bereikbaarheid.”
Met 150KV-station Anna Paulowna: ...”waarbij TenneT als basis uitgaat van de locatie van het huidige station.” Vraag: heeft de provincie liever een andere locatie omdat hier zo expliciet Tennet staat? Ik weet dat er gedachten waren over verplaatsing naar Kooyhaven.	129-130	
“De rol van Den Helder als toegangspoort tot Texel en de verwachte economische en defensieontwikkelingen brengen nog eens extra mobiliteitsopgaven met zich mee. We willen de voorspelde groei van het autoverkeer naar Texel remmen.” De gemeente Texel heeft in het Ontwerp Mobiliteitsprogramma Texel opgenomen dat de auto welkom blijft. Dit is tegenstrijdig met het idee van de provincie NH. Wat betekent dit dus concreet? Daarnaast mis ik de kansen voor anders reisgedrag + spreiding van forenzen naar het defensie terrein.	130	De voorspelde toeristische groei voor de provincie Noord-Holland is geraamd op 30 % (bron NBTC). De economie van Texel is grotendeels afhankelijk van toerisme. Remmen van de groei heeft direct invloed op de economische ontwikkeling van de inwoners op Texel.
“Voor een goed functioneren van het Maritiem Cluster en de toenemende economische activiteiten op de bedrijventerreinen rondom het energetisch en economisch cluster, is het belangrijk dat de mobiliteitsnetwerken op orde zijn.”	130	Alinea aansluitend op de formulering zoals links aangehaald aanvullen met: “De bereikbaarheid van het Maritiem Cluster is zowel van belang voor de regionale economische ontwikkeling als een

		randvoorwaarde voor de bijdrage van het cluster aan nationale veiligheid, energiezekerheid en de energietransitie. De provincie werkt daarom samen met het Rijk, Defensie, gemeenten en andere betrokken partijen aan een samenhangende investeringsagenda voor de verbindingen over weg, water, spoor en lucht.”
De tekst “Rond vliegveld De Kooy wordt door het Rijk een outer horizontal space ingesteld: een vlak op 150 meter hoogte en 15 kilometer rond de landingsbanen, waarbinnen geen bouwwerken mogen komen hoger dan 150 meter. Binnen 5,1 km mag in principe worden gebouwd onder 150 meter, maar het NPRD maakt duidelijk dat het Ministerie van Defensie hier een zwaarwegend belang heeft, waardoor zulke plannen alleen na strenge toetsing haalbaar zijn.” De tekst in de ontwerp-omgevingsvisie komt niet overeen met de tekst over de outer horizontal surface zoals in het definitieve Nationaal Programma Ruimte voor Defensie (NPRD) geformuleerd, waardoor de indruk kan ontstaan dat er strengere regelgeving/normering wordt ingevoerd. We verzoeken om de teksten uit de definitieve NPRD één op één over te nemen.	130	We verzoeken om de feitelijke tekst uit het definitieve Nationaal Programma Ruimte voor Defensie te gebruiken: Dit houdt in dat binnen een straal van 5,1 km rondom deze vliegbasis in beginsel geen gebouwen of bouwwerken hoger dan 150 meter gerealiseerd mogen worden als dat ten koste gaat van de vliegveiligheid. Voor eventuele toekomstige bouwontwikkelingen in dit gebied hoger dan 150 meter is eerst een positieve beoordeling nodig over de effecten op de vliegveiligheid.
‘We reserveren voor en achter de dijk ruimte voor een eventuele dijkverhoging en -verbreding. ‘ Blz 131	131	Het is even de vraag of deze dijkverhoging noodzakelijk is? En een reservering voor de dijk in het IJsselmeer is even de vraag of dit mogelijk is omdat er volgens mij ook het uitgangspunt is dat de zoetwatervoorraad in het IJsselmeer niet verder mag verkleinen?
‘Agriport A7 breidt enkel uit richting verziltende gronden (p132);’	132	Deze tekst komt niet overeen met het standpunt van ons college om op dit moment alleen te ontwikkelen binnen de huidige contouren van Agriport. Op termijn is uitbreiding eventueel bespreekbaar, maar

		we overleggen dan graag qua hoe en wat. Een voorschot nemen op eventuele uitbreidingsrichting is op dit moment nog voorbarig.
Onderscheid tussen “prioritaire landbouwgrond” en “minder goede landbouw grond” (pagina 133);	133	Als een gebied is aangewezen als prioritair landbouwgebied. Betekent dit dan ook dat er geen enkele ontwikkeling meer mogelijk is dat ten koste gaat van landbouwgrond? Dit is wat ons betreft onwenselijk. Natuurlijk is het wel belangrijk om landbouwgrond te beschermen maar hierin moet een goede afweging tussen ruimtelijke ontwikkelingen gemaakt worden.