

Gemeente Den Helder

Bestemmingsplan Haven Den Helder 2007

TOELICHTING

VOORSCHRIFTEN

PLANKAART

Vastgesteld d.d. 18 februari 2008
Goedgekeurd d.d.

Wijzigingsbeheer			
versie	datum	Wijziging n.a.v.	door
1.0	Maart 2007	Interne bespreking	H.J. Winter/ A.D. Brand
2.0	Augustus 2007	Art 10BRo + gem inspraak	H.J. Winter
3.0	Februari 2008	Vaststelling Raad	H.J. Winter

INHOUDSOPGAVE TOELICHTING

1.	INLEIDING	4
1.1.	Algemeen	4
1.2.	Aanleiding en doel	4
1.3.	Ligging en begrenzing plangebied	4
1.4.	Vigerende bestemmingsplannen	4
1.5.	Leeswijzer	6
2.	INVENTARISATIE	7
2.1.	Geschiedenis/Historie	7
2.2.	Ruimtelijke structuur	9
2.3.	Funcities en bewoners	9
2.3.1.	Wonen	9
2.3.2.	Werken	10
2.3.3.	Voorzieningen	10
3.	BELEID EN OVERIGE RANDVOORWAARDEN	12
3.1.	Ruimtelijk Beleid	12
3.1.1.	Rijksbeleid	12
3.1.2.	Provinciaal beleid	16
3.1.3.	Gemeentelijk beleid	18
3.2.	Cultuurhistorie en archeologie	21
3.2.1.	Inventarisatie cultuurhistorische waarden	22
3.2.2.	Bestemming van cultuurhistorische waarden	23
3.2.3.	Beschermd stadsgezicht	24
3.2.4.	Monumenten	25
3.3.	Natuurwaarden	26
3.3.1.	Algemeen	26
3.3.2.	Soortenbescherming	26
3.3.3.	Gebiedsbescherming	27
3.4.	Milieuaspecten	27
3.4.1.	Duurzaam bouwen en energie	27
3.4.2.	Geluid	27
3.4.3.	Bodemkwaliteit/bodemparagraaf	27
3.4.4.	Luchtkwaliteit	27
3.4.5.	Externe veiligheid	27
3.4.6.	Bedrijven en milieuzoneringen	27
3.5.	Waterhuishouding (watertoets)	27
3.5.1.	Beheer	27
3.5.2.	Binnendijks	27
3.5.3.	Buitendijks	27
3.5.4.	Gevolgen bestemmingsplan	27

3.6	Verkeer, vervoer en infrastructuur	27
3.6.1	Bereikbaarheid	27
3.6.2	Ongevallen	27
3.6.3	Recreatief verkeer	27
3.6.4	Parkeren	27
3.6.5	Openbaar vervoer	27
3.7	Kabels, leidingen en andere belemmeringen	27
3.8	Stedenbouwkundige analyse en visie	27
3.8.1	Gebiedsbeschrijving/stedenbouwkundige analyse	27
3.8.2	Stedenbouwkundige visie	27
3.9	Welstand	27
4	ONTWIKKELINGSVISIE	27
4.1	Planologische en ruimtelijke uitgangspunten	27
4.2	Ontwikkelingen	27
5.	JURIDISCHE PLANOPZET	27
5.1	Inleiding	27
5.2	De bestemmingen	27
5.3	Aanvullende bestemmingen	27
5.4	Overige bepalingen	27
6.	HANDHAVINGPARAGRAAF	27
7.	ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID	27
8.	MAATSCHAPPELIJKE UITVOERBAARHEID	27
8.1	Vooroverleg ex. artikel 10 Besluit op de Ruimtelijke Ordening	27
8.2	Inspraak	27

1. Inleiding

1.1. Algemeen

Het bestemmingsplan Haven Den Helder bestaat uit een plankaart en planvoorschriften, en gaat vergezeld van een toelichting. Op de plankaart zijn de te onderscheiden bestemmingen door middel van kleuren en tekens aangegeven. De plankaart en de planvoorschriften vormen samen het juridische toetsingskader voor ruimtelijke en functionele ontwikkelingen in het plangebied. De toelichting bevat vooral de aan het plan ten grondslag liggende motivering en achtergronden daarbij.

1.2. Aanleiding en doel

De gemeente Den Helder heeft besloten om voor het havengebied van Den Helder een nieuw bestemmingsplan te ontwikkelen. Formeel dient een bestemmingsplan iedere tien jaar integraal te worden herzien. De thans vigerende bestemmingsplannen zijn Havenweg 2^e herziening (1965), Oostoever (1971), 1^e herziening Oostoever (1976) en het uitbreidingsplan in Hoofdzaak (1958). Voor een groot deel is geen sprake van een geldend bestemmingsplan. Een herziening voor het plangebied is dus op zijn plaats. Met het nieuwe bestemmingsplan kan bovendien worden ingespeeld op het actuele rijksbeleid en provinciale beleid. Actualisering van het bestemmingsplan moet er toe leiden dat naast een actueel ook een flexibel bestemmingsplan ontstaat. Het nieuwe plan speelt zoveel mogelijk in op de te verwachten toekomstige ontwikkelingen.

Het voornemen tot het opstellen van het bestemmingsplan Haven Den Helder is opgenomen in het plan van aanpak "actualiseren bestemmingsplannen in de gemeente Den Helder" van de afdeling Ruimte Wonen en Ondernemen van de gemeente Den Helder. In dit plan van aanpak wordt een meerjarenplanning gegeven voor het actualiseren van bestemmingsplannen voor het gemeentelijke grondgebied voor de jaren 2003-2013.

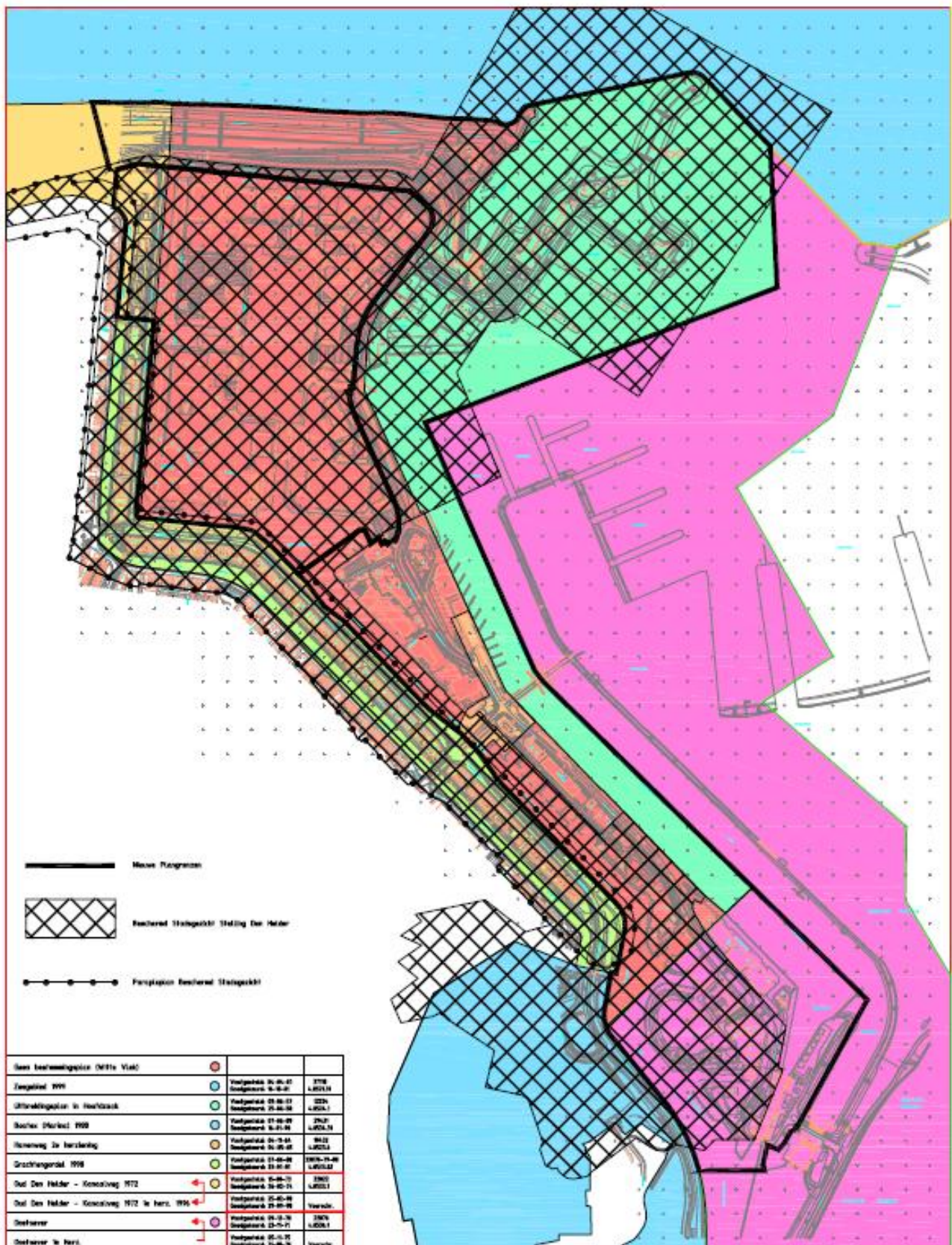
1.3 Ligging en begrenzing plangebied

Het plangebied omvat van zuid naar noord Het Nieuwe Werk, Het Nieuwe Diep, de Paleiskade, het schiereiland de Harssens, de TESO-rijksveerhaven en een deel van de noordelijke zeewering. Hierbij inbegrepen zijn deels de aangrenzende wateren. Daarbij gaat het om het water nabij het schiereiland de Harssens, delen van Het Nieuwe Diep en de Koopvaardersbinnenhaven (zie Figuur 1).

1.4 Vigerende bestemmingsplannen

Het bestemmingsplan Haven Den Helder is een complete herziening van de geldende plannen die van toepassing zijn op dit plangebied. Hieronder is aangegeven welk bestemmingsplan (gedeeltelijk) komt te vervallen bij het van kracht worden van dit nieuwe bestemmingsplan. De data van vaststelling en goedkeuring zijn eveneens weergegeven:

- Uitbreidingsplan in Hoofdzaak (03-06-1957/25-06-1958), gedeeltelijk (nr. 71)
- 2^e Herziening Havenweg (04-11-1964/04-05-1965);
- Oostoever (09-12-1970/23-11-1971);
- Oostoever 1^e Herziening (05-11-1975/31-08-1976);
- Voor de overige gebieden gelden geen bestemmingsplannen.



Figuur 1: Weergave van de ligging van het plangebied haven én dat van de Oude Rijkswerf Willemsoord. Beide plangebieden zijn omgeven met een dikke zwarte lijn. De arcering representeert de begrenzing van het beschermd stadsgezicht Den Helder tot zover van invloed op het plangebied. De verschillende kleuren geven de vigerende bestemmingsplannen weer. Voor het rode gebied is geen bestemmingsplan vigerend.

1.5

Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt een inventarisatie gemaakt van het bestaande plangebied.
In hoofdstuk 3 worden de randvoorwaarden en de uitgangspunten weergegeven.
In hoofdstuk 4 wordt de ontwikkelingsvisie weergegeven.
In hoofdstuk 5 wordt de juridische planopzet weergegeven.
In hoofdstuk 6 wordt de handhaving van het bestemmingsplan beschreven.
In hoofdstuk 7 wordt de economische uitvoerbaarheid beschreven
In hoofdstuk 8 wordt de maatschappelijke uitvoerbaarheid beschreven.

2. Inventarisatie

2.1 Geschiedenis/Historie

Geschiedenis van Den Helder en het havengebied

De gemeente Den Helder is vanuit een waddeneiland, het “*Eijlandt van Huysduijnen*”, ontstaan. Het dorpje ‘Huisduinen’ lag aan de westzijde van dit eiland en dateert al uit het begin van de achtste eeuw. Rond 1500 ontstond op het eiland het gehucht ‘Helder’ (of Hellere), circa 1 kilometer ten noorden van het huidige Oud Den Helder, een plek waar nu zee is. In de loop der eeuwen werden grote delen van de noord- en westzijde van het eiland verzvolgen door de zee. Hoewel aan de zuidoostelijke zijde van het eiland in de vijftiende en zestiende eeuw weer nieuwe gronden werden ingedijkt, bleef de zee het land bedreigen. Omstreeks 1600 waren de eilanden Huisduinen en Callantssoog nog van elkaar gescheiden door een enorme strandvlakte die in het oosten overging in een waddegebied met platen en geulen. Op die vlakke kwamen her en der verspreide verstoven duintjes voor. Deze duintjes, ook wel “Oogduinen” genoemd, lagen 3 á 4 km van de kustlijn, vandaar de naam “binnenduintjes” of ook wel “nollen”. Op de oude kaarten wordt een zestal vermeld: De Schooten (de tegenwoordige Nollen), de Garst, Middelzand, Reynke’s zand, Quelderduin (tegenwoordig De Kooy) en Queldering van het Koegras.

In 1610 werd het eiland door middel van een dijk verbonden met het vaste land. Het kweldergebied (Buitenveld) dat achter deze dijk lag, kwam nu alleen nog maar onder water te staan via het Marsdiep. In 1817 werd dit kweldergebied ingepolderd. De gemeente Den Helder bestond vanaf dat moment uit het voormalige eiland en haar aanpolderingen.



Figuur 2: kaartbeeld van (de planvorming) met betrekking tot Den Helder in het algemeen en de rijksverf, Het Nieuwe Werk en de fortificaties van de Stelling van Den Helder in het bijzonder. Rechtsboven zijn de zandplaat de Harssens en de leidammen goed te zien.

Voor de ontwikkeling van het havengebied is een aantal civieltechnische ingrepen en defensie-aangelegenheden van belang geweest. Ten oosten van het oude dorp Helder lag een geul genaamd Het Nieuwe Diep, die vanaf 1781 door de Marine werd bestemd tot oorlogshaven. Het Nieuwe Diep

werd afgedamd en geschikt gemaakt als ligplaats en reparatiehaven (Het Nieuwe Werk, 1791 - 1792). In de tijd van Napoleon werden plannen gemaakt voor een nieuwe werf. Tegelijkertijd werd de vlootbasis versterkt door de aanleg van een ring van forten rondom de stad, waardoor Den Helder in de visie van Napoleon het Gibraltar van het Noorden kon worden. Na de val van Napoleon werd de versterking van Den Helder voortgezet door de Nederlandse overheid. In 1822 kwam de rijkswerf gereed, die naar koning Willem I "Willemsoord" werd genoemd. Twee jaar later werd het Groot Noordhollandsch Kanaal in gebruik genomen. Ook de binnenhaven is in die tijd tot stand gekomen. In aanvulling op de Napoleontische fortificaties zijn op de plaats van het voormalige Nieuwe Werk de forten West- en Oostoever aangelegd, na de ingebruikname van het Noordhollands Kanaal. Fort Oostoever ligt herkenbaar in het plangebied. Daarnaast is in het noorden van het plangebied in de ondergrond van het schiereiland de Harssens nog een laatste fort aanwezig, het Fort Harssens. Dit tussen 1879 en 1884 gebouwde pantserfort werd aangelegd om de havenmonding te kunnen beschermen tegen indringers vanaf de zeezijde. Dit fort lag op een uitloper van de zandplaat de Harssens, aan de kop van de leidam die de oostelijke begrenzing vormde van de Rijkszeehaven Het Nieuwe Diep. Na jarenlang in gebruik te zijn geweest als telefooncentrale werd in 1959 het havenkantoor van de marine over het fort heen gebouwd.

Vanaf 1950 is het Nieuwe Haven terrein voor de Marine ontwikkeld als inpoldering van een deel van het Balgzand aan de oostzijde van de bestaande leidam langs Het Nieuwe Diep. Binnen een ringdijk werd een polder droog gelegd waarin steigers in den droge werden gebouwd, waarna de havenbekkens werden uitgebaggerd. Door een doorbraak in de leidam is de haveningang van de westzijde van Fort Harssens naar de oostzijde daarvan verplaatst.

Met de bouw van de afsluitdam in 1959 werd het forteiland met de vaste wal verbonden. Ten noorden van die dam ontstond de rijksveerhaven waarin de TESO bootdienst naar Texel opereert. Met de ontwikkeling van zijlossende schepen tot de moderne dubbeldeks veerboten is de TESO-rijksveerhaven doorontwikkeld naar een veerterminal met aansluitend een groot opstel terrein voor wachtende auto's.



Figuur 3: Foto van de bouw van Fort Harssens. Op de achtergrond het Koninklijk Instituut voor de Marine en de Oude Rijkswerf Willemsoord.

Tot in de vijftiger jaren van de vorige eeuw was dit het globale beeld van het havengebied van Den Helder. Behalve van het huidige schiereiland de Harssens verdween de marine uit het plangebied, dat nu beschikbaar kwam voor civiele havengebonden bedrijvigheid.

2.2 Ruimtelijke structuur

Het plangebied van de haven betreft een hoofdzakelijk bedrijfsmatig ingevuld terrein aan de noordoostzijde van Den Helder. De haven wordt aan de oostelijke zijde dan ook begrensd door het water van de Nieuwe Haven en Het Nieuwe Diep. Aan de oostzijde van het plangebied ligt het Marineterrein, dat via de Van Kinsbergenbrug en de Admiraal Moormanbrug ontsloten wordt. Ten noordwesten van het plangebied ligt de Oude Rijkswerf Willemsoord met het Koninklijk Instituut voor de Marine (KIM) en Paleis. Ten zuidwesten van de Oude Rijkswerf wordt het plangebied gescheiden van de aangrenzende woongebieden door het water van de Koopvaardersbinnenhaven. Aan de oostzijde wordt het plangebied gescheiden van de Nieuwe Haven (marineterrein) door het water van Het Nieuwe Diep.

Het plangebied van de haven betreft een van zuidoost naar noordwest georiënteerd schiereiland dat op het meest zuidoostelijke punt via de Koopvaarderschutsluis en boezemgemaal De Helsdeur van het Noordhollands kanaal en Het Nieuwe Diep fysiek verbonden is met het marineterrein. De zeewering (tevens hoofdwaterkering) loopt als een groene draad door het plangebied.

De haven wordt verbonden met de woonbebouwing van Den Helder door middel van respectievelijk de Van Kinsbergenbrug (over de Koopvaardersbinnenhaven) en de Hoofdgracht. De hoofdontsluitingsweg van de haven is Het Nieuwe Diep, die het plangebied doorkruist van de schutsluis in het zuiden tot aan veerhaven van de TESO in het noorden.

Het havengebied herbergt een aantal bedrijven met milieuvergunningen in de zwaardere categorieën. Een groot gedeelte van het terrein kent een milieuzonering (Industrieterrein Rijkswerf, Nieuwe Haven, Nieuwe Diep en Visafslag) in het kader van de Wet Geluidhinder. Daarnaast bevindt een gedeelte van de zuidpunt van de haven zich in de externe veiligheidszones van de op het marineterrein gelegen munitieopslag 't Kuitje.

Tot slot valt een gedeelte van het plangebied onder het beschermd stadsgezicht van Den Helder: daarbij gaat het om Fort Oostoever (het meest oostelijk gelegen fort van de Stelling van Den Helder), de Paleiskade en schiereiland de Harssens met het gelijknamige (ondergronds gelegen) fort.

Het plangebied maakt onderdeel uit van de zeewering. Deze loopt het plangebied in het zuiden binnen bij Het Nieuwe Werk, vervolgt de loop van Het Nieuwe Diep en buigt voor het KIM langs af richting de zeedijk. Het schiereiland de Harssens en de Paleiskade liggen hiermee buitendijks.

2.3 Functies en bewoners

2.3.1 Wonen

In het plangebied wordt sporadisch gewoond. In de buurt Havengebied (buurtindeling Den Helder in cijfers) woonden in 2003 15 personen. Door de huidige zonering van het industriegebied Rijkswerf, Nieuwe Haven, Nieuwe Diep en Visafslag is het wettelijk niet toegestaan om burgerwoningen in het plangebied te laten voortbestaan. De bewoning in het havengebied valt uiteen in twee segmenten:

- bedrijfswoningen behorende bij de scheepswerf op het Ankerpark
- een bedrijfswoning op Het Nieuwe Diep 32
- één bedrijfswoning op Het Nieuwe Diep 45

Een bestemming wonen is wettelijk niet toegestaan in een gezoneerd industrieterrein, zoals in het plangebied het geval is. Aan Het Nieuwe Diep 42 en 43 wordt desondanks gewoond. Deze woningen staan op grond van de gemeente Den Helder. In het onderhavige bestemmingsplan zullen deze woningen worden wegbestemd. Bedrijfswoningen daarentegen zijn wel toegestaan.

2.3.2 Werken

De bedrijvenstructuur in de haven is globaal te onderscheiden in vijf clusters¹, te weten het toerisme (waarin begrepen watersport), de marine, de visserij, overslag en op de offshore gerichte bedrijven. Van oudsher bezet de Koninklijke Marine enkele terreinen in het noorden van het plangebied (schiereiland de Harssens). Het merendeel van de bedrijven bestaat uit havengebonden activiteiten. Het toerisme is gevestigd in de Koopvaardersbinnenhaven en de TESO-rijksveerhaven. De offshore bevindt zich voornamelijk op de Paleiskade. De visserij concentreert zich langs de Onderzeedienstkade en de Visserijkade met lossteigers bij de visafslag. Daarnaast wordt er door grote delen van de visserijvloot afgemeerd aan de kade ten zuiden van de V.A. Admiraal Moormanbrug. De opslag van veel kleinschalige rederijen en visbedrijven die vanuit Den Helder opereren vindt plaats op Het Nieuwe Werk. Tevens wordt het afval van diverse schepen opgevangen bij de havenontvangstinstallatie op de zuidpunt van de kade van Het Nieuwe Werk.

Grote partijen in het plangebied zijn de geconcentreerde offshore op de Paleiskade, de Coöperatieve Visafslag (tussen de weg van het Nieuwe Diep en de Onderzeedienstkade), de scheepswerf aan het Ankerpark (tussen Het Nieuwe Diep en de Koopvaardersbinnenhaven, gecombineerd met afvaloverslag), een scheepsstraalbedrijf (Teerenstra), jachtscheepsbouw (Baan) en kleinschalige rederijen en visserij aan het zuidelijke gedeelte van Het Nieuwe Diep en de Koopvaardersbinnenhaven.

Positionering clusters



Figuur 4: positionering van verschillende clusters in de haven. Afbeelding uit Havenvisie Den Helder (juli 2006).

2.3.3 Voorzieningen

In het havengebied vindt op beperkte schaal detailhandel plaats. Deze kleinschalige detailhandel is haven gerelateerd en kent in alle gevallen een ondergeschikte plaats in de bedrijfsvoering. De visafslag verkoopt vis aan particulieren, aan de kade van Het Nieuwe Diep wordt zeeaas verkocht en de Coöperatieve in- en verkoop Vereniging Den Helder (CIV) biedt nautische artikelen te koop aan voor zowel bedrijven als particulieren.

Daarnaast is er in het plangebied sprake van zakelijke dienstverlening in de vorm van kantoren en ambachtsbedrijven. De meeste kantoren in het plangebied richten zich op de sectoren van visserij en offshore en zijn gevestigd in bedrijfsverzamelgebouwen waarbij vooral de Atjehloods (Het Nieuwe Diep 34) en het Blauwe Paleis een groot aantal bedrijven herbergen. Verder zijn er ambachtsbedrijven actief in de vorm van een loodgieter, glashandel, schilderbedrijf en autoreparatie. De taxicentrale opereert tevens vanaf Het Nieuwe Diep. In het voormalige gebouw van de

¹ Havenvisie Den Helder, juli 2006, Buck Consultants International.

Douane/Rijksgebouwendienst zit een op automatisering gericht bedrijf. Overige voorzieningen zijn aan te treffen in de vorm van sportvisserij en rondvaarten. In het plangebied is de TESO-rijksveerhaven gevestigd, evenals de Koopvaardersbinnenhaven en een beperkt aantal ligplaatsen in de Koninklijke Marine Jacht Club nabij Fort Harssens. Deze watersportvereniging is beperkt toegankelijk voor het publiek. Aan de Koopvaardersbinnenhaven bevinden zich een viertal verenigingsjachthavens: de W.S.O.V. Breewijd, A.R.Z.V. de Phantarei (roei- en zeilvereniging van het KIM met sociëteit de Albatros), M.W.V (Marine watersport vereniging) en watersportvereniging HWN. Vanaf de kades langs Het Nieuwe Diep opereren enkele sportvisserijbedrijven. Horeca komt voor in de vorm van snackbar de Razende Bol, maritieme herberg Neptunus, een Chinees restaurant (gevestigd in een boot aan het Ankerpark) en restaurant Lands End. De officiersclub op schiereiland de Harssens valt overigens niet onder horeca, aangezien deze niet toegankelijk is voor het publiek. Op het terrein van Fort Oostoever bevindt zich in de voormalige torpedoloods een geweer- en pistoolschietbaan. In bedrijfsverzamelgebouw de Atjehloods is een dansschool gevestigd.

Openbare groenvoorzieningen zijn in het plangebied niet aanwezig. De formele tuin van het Koninklijk Instituut voor de Marine (buiten het plangebied), de aardebedekking van Fort Oostoever en het talud van de zeekering in het noordelijke gedeelte van het plangebied geven de haven nog een enigszins groen voorkomen.

3. Beleid en overige randvoorwaarden

3.1. Ruimtelijk Beleid

3.1.1 Rijksbeleid

Nota Ruimte

In de nota worden de hoofdlijnen van het ruimtelijk beleid aangegeven voor de periode tot 2020, waarbij de ruimtelijke hoofdstructuur van Nederland een belangrijke rol speelt. In de RHS zijn gebieden en netwerken opgenomen die in belangrijke mate ruimtelijk structurerend zijn. Hierbij gaat het om elementen van de economie, de infrastructuur en de verstedelijking van Nederland, en om elementen van de groenblauwe structuur. De belangrijkste economische kerngebieden behoren hiertoe, maar bijvoorbeeld ook de grote wateren zoals de Waddenzee.

Het hoofddoel van het nationaal ruimtelijk beleid is ruimte scheppen voor verschillende ruimtevragende functies op het beperkte oppervlak, dat Nederland ter beschikking staat.

Het ruimtelijk beleid zal worden gericht op vier algemene doelen:

- de versterking van de internationale concurrentiepositie (oplossen van ruimtelijke knelpunten);
- het bevorderen van krachtige steden en een vitaal platteland (bevordering leefbaarheid en economische vitaliteit in stad en land);
- het borgen en ontwikkelen van belangrijke (inter)nationale ruimtelijke waarden (behouden en versterken natuurlijke, landschappelijke en culturele waarden);
- het borgen van veiligheid (voorkomen van rampen en kustverdediging).

Met betrekking tot het plangebied zijn de volgende thema's van belang.

Den Helder ligt aan de rand van het waddengebied. Voor de Waddenzee geldt als hoofddoelstelling dat natuur en landschap duurzaam moeten worden beschermd en ontwikkeld en dat het unieke open waddengebied behouden moet blijven. Onder andere economische doelstellingen moeten passen binnen deze hoofddoelstelling. Ten aanzien van de Waddenzee wordt verder gesteld dat plannen, projecten of handelingen die plaatsvinden buiten de begrenzing van de Waddenzee, maar die schadelijke effecten hebben voor de te beschermen waarden en kenmerken binnen het gebied, door het bevoegde gezag dienen te worden getoetst aan de hoofddoelstelling door toepassing van het afwegingskader zoals is vastgelegd in het Europees rechtelijk afwegingskader uit de Vogel- en Habitat richtlijn en de Natuurbeschermingswet.

Havens: de nota stelt ten aanzien van de havens in het Waddengebied dat deze bereikbaar moeten blijven, dat ze zich duurzaam hebben ontwikkeld tot overslagcentra met vestigingsmogelijkheden voor havengebonden bedrijven.

Voor de kust, als onderdeel van de Nationale Ruimtelijke Hoofdstructuur, heeft het rijk de doelstelling: het waarborgen van de veiligheid tegen overstromingen vanuit zee met behoud van de (inter)nationale ruimtelijke waarden waarbij de gebiedspecifieke identiteit een belangrijke kernkwaliteit is.

Het ontwikkelingsperspectief is gericht op behoud van het kustfundament en het op sterkte houden van de zeekering.

In het kader hiervan dienen provincies en gemeenten de grens vast te stellen van het bestaande bebouwde gebied en deze grens op te nemen in het bestemmingsplan. Tevens moet in het bestemmingsplan bouwbeleid ingevoerd worden op grond van de volgende hoofdlijnen:

- Binnen de bestaande aaneengesloten bebouwing van kustplaatsen gelden beperkingen aan nieuw- en verbouw ('ja, mits-principe') op de waterkering, waarbij de voorwaarden worden ingevuld vanuit waterwetgeving;
- Buiten het bestaande bebouwde gebied van kustplaatsen en strand wordt in het kustfundament in principe geen uitbreiding van bebouwing toegestaan ('nee, tenzij'-principe).

De consequenties van het ruimtelijke beleid voor de Kust dat in deze nota is verwoord, worden wat betreft rollen en verantwoordelijkheden nader gepreciseerd in een aparte beleidslijn voor de Kust, die

in 2007 wordt gepubliceerd. Verder wordt een aantal uitgangspunten, die specifiek betrekking hebben op de Waddenzee, nader uitgewerkt in de PKB 3^e Nota Waddenzee. Deze PKB is op 19-12-2006 door de eerste kamer vastgesteld.

PKB Waddenzee

Het aangepast deel 4 van de PKB 3^{de} Nota Waddenzee, met de titel '*Ontwikkeling van de Wadden voor natuur en mens*' is op 12 mei 2006 aan de Tweede Kamer aangeboden. Nota-overleg over de PKB 3^{de} Nota Waddenzee vond plaats op 9 oktober 2006. De daaruit voortvloeiende aanpassingen hebben geleid tot de vaststelling van deel 3a PKB 3^{de} Nota Waddenzee (kabinetsstandpunt). De Tweede Kamer heeft op 31 oktober 2006 de Planologische Kernbeslissing (PKB) Derde Nota Waddenzee aangenomen. Hierop is de PKB-procedure afgerond met het verschijnen van deel 4 van de nota in januari 2007.

Voor havens en bedrijventerreinen wordt het beleid aangepast met betrekking tot Den Helder. In principe mogen er geen nieuwe havens en bedrijventerreinen worden aangelegd in, of direct grenzend aan, de Waddenzee. Bestaande havens en bedrijventerreinen direct grenzend aan de Waddenzee, uitgezonderd Den Helder, mogen niet zeewaarts worden uitgebreid. In Den Helder is zeewaartse uitbreiding in het geval van een verlegging van de TESO-rijksveerhaven mogelijk, op voorwaarde dat er een zorgvuldige planologische afweging plaatsvindt. Tevens wordt een uitzondering gemaakt voor een beperkte uitbreiding van de voor de recreatievaart bestemde havens van de Waddeneilanden, indien noodzakelijk vanwege onder meer veiligheid en er geen alternatieve passende oplossing mogelijk is. Voor uitzonderingen geldt dat dit moet passen binnen het afwegingskader van de 3^{de} PKB Waddenzee. Hierover wordt door de 3 betrokken provincies een apart convenant opgesteld welke voor eind 2007 aangeboden moet zijn aan de minister van LNV.

Met betrekking tot bebouwing geldt dat er in de Waddenzee geen bebouwing mag worden opgericht of geplaatst, met uitzondering van:

- tijdelijke bebouwing ten behoeve van wetenschappelijk onderzoek en monitoring,
- bouwwerken noodzakelijk voor de veiligheid van het scheepvaartverkeer in de Waddenzee,
- bouwwerken voor alternatieve mosselzaadbronnen,
- bouwwerken voor een adequate afwatering van het vasteland,
- wadwachtposten,
- de bovengenoemde uitzonderingen op zeewaartse havenuitbreiding.

Nieuwe bebouwing in de nabijheid van de Waddenzee mag alleen plaatsvinden binnen de randvoorwaarden van het nationaal ruimtelijk beleid, en dient qua hoogte aan te sluiten bij de bestaande bebouwing in het buitengebied, en te passen bij de aard van het landschap. Een uitzondering op de hoogtebepaling wordt gemaakt voor havengerelateerde en stedelijke bebouwing in o.a. Den Helder. Hier geldt echter wel dat nieuwe bebouwing zoveel mogelijk moet worden ingepast in de huidige skyline.

Voor recreatie geldt totdat het convenant wordt vastgesteld er geen nieuwe jachthavens in of direct grenzend aan de Waddenzee mogen worden aangelegd. Op initiatief van de waddenprovincies wordt een convenant opgesteld tussen Rijk, waddenprovincies en wadgemeenten. Hierin wordt een integraal beleid voor het beheersbaar maken en houden van recreatie en toerisme op de Waddenzee uitgewerkt. Indien het convenant op 31 december 2007 nog niet in werking is getreden en het alsnog nodig blijkt een capaciteitsbeleid voor jachthavens te hanteren, zal het kabinet de PKB op het betreffende onderdeel herzien.

Derde Kustnota

Het Nederlandse kustbeleid is beschreven in de Derde Kustnota (2000). In de nota wordt aangegeven dat vooral bebouwing van permanente aard een obstakel kan vormen voor een duurzame bescherming tegen overstroming door de zee en voor een zo natuurlijk mogelijke kustontwikkeling. Een versnelde stijging van de zeespiegel maakt dit vraagstuk alleen maar nijpender. In 1997 is daarom interim beleid geformuleerd om te voorkomen dat de kust sluipenderwijs wordt volgebouwd. Het interim beleid behelst dat nieuwe permanente bebouwing in de kust uitsluitend binnen gebieden met aaneengesloten bebouwing kan plaatsvinden. Buiten deze gebieden is in principe geen nieuwe permanente bebouwing toegestaan. Alleen als het een zwaarwegend maatschappelijk belang betreft

en de voorgestelde activiteit redelijkerwijs nergens anders kan plaatsvinden, kan hiervan worden afgeweken.

In de Leidraad Zee- en Meerdijken (1999) is aangegeven hoe met bebouwing bij dijken moet worden omgegaan:

- waar thans geen bebouwing op of langs de dijk (binnen de invloedssfeer) aanwezig is, zou die niet moeten worden toegestaan; de invloedssfeer omvat de dijk zelf en de gronden ter weerszijde, die de stabiliteit van het dijklichaam waarborgen;
- waar wel bebouwing binnen de invloedzone is, moet bij voorkeur ruimte worden geschapen; dit kan bijvoorbeeld door bij grote verbouwingen, die nagenoeg neerkomen op nieuwbouw, of bij vernieuwingen van panden, de eis te stellen dat buiten de invloedzone gebouwd moet worden.

Van belang is ook de *Aanbeveling van het Europees Parlement en de Raad van 30 mei 2002* deze betreft de uitvoering van een geïntegreerd beheer van kustgebieden in Europa, waarin een strategische aanpak voor het beheer is opgenomen.

Verder is in dit verband belangrijk de *Europese richtlijn ter beoordeling en beheer van overstromingsrisico's*, ook de hoogwaterrichtlijn genoemd. Het Europees Parlement heeft deze richtlijn op 25 april 2007 vastgesteld. Deze richtlijn heeft tot doel overstromingsgerelateerde risico's te verminderen en te beheersen o.a. door het inventariseren en karteren van risicogebieden en het opstellen van beheersplannen. Directe uitwerking van deze richtlijn wordt binnen een aantal jaren verwacht.

Zeehavens: ankers van de economie – nationaal zeehavenbeleid 2005-2010.

De nota Zeehavens: ankers van de economie is een uitwerking van de Nota Mobiliteit en sluit aan bij de Nota Ruimte. In de periode tussen 2005 en 2010 wenst het kabinet de rol van de zeehavens binnen de nationale economie te versterken. Daarbij wordt de nadruk gelegd op de bijdrage die zeehavens leveren aan de werkgelegenheid binnen de landsgrenzen, maar ook op de rol die de havens spelen in de samenwerking binnen Europa. Zeehavens dienen in de eerste plaats een economisch doel. De voornaamste zeehavengebieden worden binnen deze nota ingedeeld in vier grote deelgebieden (Rijn- en Maasmond, Noordzeekanaalgebied, Zeeland Seaports en Groningen Seaports). De drie havens van Scheveningen, Harlingen en Den Helder vallen daarbuiten, in de categorie 'overige zeehavens'. De nota richt zich voornamelijk op deze vier grote gebieden. Voor Scheveningen, Harlingen en Den Helder wordt gesteld dat zij specifieke marktniches als 'roll on-roll off', visserij, agribulk en offshore-industrie. Den Helder speelt een belangrijke rol als marinehaven. Verwacht wordt dat de rol van deze drie kleinere zeehavens de komende jaren beperkt zal blijven, hoewel niet altijd te voorzien is welke ontwikkelingen uit de dynamiek van de markt zullen gaan voortkomen.

Generiek beleid met ruimtelijke gevolgen

Circulaire Externe veiligheid vervoer gevaarlijke stoffen

Deze circulaire sluit aan bij het Besluit Externe Veiligheid Inrichtingen, maar maakt er geen onderdeel van uit. Tot de circulaire Externe Veiligheid vervoer gevaarlijke stoffen van kracht wordt, geldt de nota Risiconormering Vervoer gevaarlijke stoffen. Deze nota is opgesteld door het Ministerie van Verkeer en Waterstaat en het Ministerie van VROM, 1996.

Na vaststelling van de nieuwe circulaire blijven de volgende circulaires van toepassing:

- Circulaire 'Zonering langs hogedruk aardtransportleidingen' opgesteld door het Ministerie van VROM, 26 november 1984;
- Circulaire "Bekendmaking van beleid ten behoeve van de zonering langs transportleidingen voor brandbare vloeistoffen van de K1-, K2- en K3-categorie" opgesteld door Ministerie van VROM;
- De veiligheidsafstanden opgenomen in Deel E van het Structuurschema Buisleidingen (TK 17353, nrs. 37-38).

Nota Risiconormering Vervoer Gevaarlijke Stoffen

Zolang de nieuwe circulaire EV nog niet is uitgebracht is deze nota nog van toepassing. Deze nota is opgesteld door het Ministerie van Verkeer en Waterstaat en het Ministerie van VROM, 1996.

Besluit Externe Veiligheid Inrichtingen (gewijzigd 06/04/07)

Op 27 mei 2004 is dit besluit in werking getreden. De bedoeling hiervan is het kunnen stellen van eisen aan risico's die verbonden zijn aan in het besluit en de bijbehorende Regeling aangewezen inrichtingen (in de zin van de Wet milieubeheer). Een voorbeeld is de risicobenadering van LPG-installaties, die overigens niet aanwezig zijn in het plangebied.

Havenbrede Beveiligingswet

Op grond van de internationale regelgeving van de International Maritime Organisation (IMO) moeten havens voldoen aan de eisen in de International Ship and Port Facility Security (ISPS-code). Dit is een internationaal voorschrift dat verplicht tot het nemen van maatregelen voor de beveiliging van schepen en havenvoorzieningen. Op nationaal niveau zijn deze internationale veiligheidsmaatregelen voor havens geïmplementeerd in de Havenbrede Beveiligingswet, die sinds augustus 2004 van kracht is.

Tweede Structuurschets Militaire Terreinen

Het Tweede Structuurschema Militaire Terreinen (SMT-2) is een planologische kernbeslissing die hoofdlijnen bevat van het rijksbeleid voor militaire terreinen en complexen. Het ligt in het verlengde van het Eerste Structuurschema Militaire Terreinen, de beide partiële herzieningen daarvan en de Defensienota 2000. Het SMT-2 heeft een geldigheidsduur van tien jaar. De PKB is richtinggevend voor het ruimtelijke beleid van provincies en gemeenten.

Doelstelling van het SMT-2 is het scheppen van de noodzakelijke ruimtelijke voorwaarden voor de gereedstelling en instandhouding van de krijgsmacht

Het tweede kabinet-Balkenende heeft op 25 juni 2004 deel twee en drie van het Tweede Structuurschema Militaire Terreinen (SMT-2) vastgesteld. Deel 1 van het SMT geeft de voorstellen van de regering aan met betrekking tot het directe en indirecte ruimtebeslag van Defensie. In deel 2 worden de resultaten van de inspraak en advisering verwoord en in deel 3 het kabinetsstandpunt, realisatie van dit laatste deel is gepland in het derde kwartaal van 2002. Uiteindelijk moet het SMT door het parlement worden bekrachtigd (deel 4).

Vliegveld De Kooy

Met betrekking tot het plangebied is de nabijheid van vliegveld de Kooy van belang, met name het indirecte ruimtebeslag. Rondom vliegbases en -kampen komen verschillende vormen van indirect ruimtebeslag voor in de vorm van geluidszones en obstakelvrije vlakken. Tot dusver werd bij een vliegbasis als obstakelvrij gedeelte een invliegfunnel aangehouden (deel 1 SMT-2 pag. 61). Bij civiele luchthavens wordt conform de ICAU-normen daarnaast rondom de gehele luchthaven een obstakelvrij vlak gehanteerd dat begint met een horizontaal vlak van 45 meter hoog en een straal van 4 km rond de landingsdremples die overgaat in een conisch vlak met een helling van 5% tot 145 meter over een afstand van 2 km. Het kabinet wil deze civiele norm ook hanteren voor vliegbasis van Defensie, waarbij aangemerkt moet worden dat de Kooy al een civiel gebruik van de luchthaven kent.

Vlootbasis Den Helder

In het SMT-2 staat ook aangegeven dat de vlootbasis Den Helder op zijn huidige locatie gehandhaafd blijft. Van belang hierbij is de op het zuidelijke gedeelte van de vlootbasis gelegen munitieslagcomplex 't Kuitje. Rondom deze complexen zijn veiligheidszone's gelegen met een beperkend planologisch regime voor bestemmingen die veel personen aantrekken. Het beleid ten aanzien van deze zone's is vastgelegd in de Circulaire Van Houwelingen uit 1988, waarbij deze zone's zijn vastgesteld en aan alle betrokken overheden zijn bekend gesteld.

3.1.2 Provinciaal beleid

Streekplan “Ontwikkelen met kwaliteit”

Op 25 oktober 2004 hebben Gedeputeerde Staten van de provincie Noord Holland het streekplan “Ontwikkelen met kwaliteit” vastgesteld.

Het plangebied ligt in het gebied dat in het streekplan in de ontwikkelingsvisie wordt aangeduid als “Wonen en Werk”. Hieronder wordt verstaan “ontwikkeling van stedelijk gebied, mede door verdichting. Consolideren mix van stedelijke functies”. In het streekplan wordt voor Den Helder het volgende geconstateerd: de ligging en de bestaande relatie met de zee maakt het voor de hand liggend dat de maritieme sector een belangrijke steunpilaar blijft. De provincie ziet goede mogelijkheden in de offshore activiteiten, concentratie in de visserijsector en bedrijvigheid in de maritieme kennisintensieve sector. Aansluitend op de zeehavenactiviteiten ziet de provincie goede mogelijkheden voor een nat bedrijventerrein langs het Noordhollandsch Kanaal (Kooypunt Zuidoost).

Bij de inrichting van het bestaand stedelijk gebied hanteert de provincie de volgende voorwaarden:

- Niet alle open ruimten binnen het stedelijke gebied mogen worden bebouwd; wettelijk beschermde structuren moeten behouden blijven. Ook open of blauw-groene ruimten die een belangrijke bijdrage leveren aan de stedenbouwkundige of cultuurhistorisch bepaalde structuur van het stedelijke gebied moeten bij de inpassing van nieuwe functies worden gerespecteerd. De provinciale Cultuurhistorische Waardenkaart (CHW-kaart) is hierbij een hulpmiddel als inspiratiebron.
- Plannen en initiatieven gericht op verandering van bestaande stedelijke functies in andere stedelijke functies binnen bestaande bebouwing of door toevoeging van nieuwe bebouwing beoordeelt de provincie aan de hand van de ruimtelijke situatie ter plaatse. Behoud of versterking van de ruimtelijke kwaliteit van het gebied is daarbij uitgangspunt. Een beeldkwaliteitplan wordt aanbevolen, in ieder geval bij projecten groter dan 100 woningen.
- Binnen het bestaand stedelijk gebied geldt het provinciale locatiebeleid.
- Gemeenten moeten rekening houden met de ecologische verbindingzones die in het stedelijk gebied lopen
- Bij de (her-)inrichting van het stedelijk gebied moeten gemeenten streven naar het beperken van negatieve invloeden op het oppervlaktewater- en het grondwatersysteem, zowel kwalitatief als kwantitatief. Een functieverandering of herinrichting mag niet leiden tot een grotere aan- en afvoer van water.
- De bouwhoogte van bebouwing is niet vastgelegd. Wel moet bij nieuwbouw rekening worden gehouden met de afstand tot de contour in verband met de visuele effecten op het landelijk gebied.
- De regelgeving voor veiligheid, geluid, stank en luchtverontreiniging wordt in acht genomen.
- Binnen bestaand stedelijk gebied aan de Noordzeekust met de aanduiding ‘zoekgebied voor waterkering’ is bouwen (herstructurering en nieuwbouw) mogelijk onder de voorwaarden dat deze:
 - niet leiden tot extra schade tijdens stormen;
 - een toekomstige landinwaartse versterking van de zeekering niet frustreren.

Met de bovengenoemde uitgangspunten zal rekening worden gehouden in het voorliggende bestemmingsplan.

Waterhuishouding

De provincie wil het watersysteem in 2015 veilig en op orde hebben. Het watersysteem moet daarbij tevens kunnen inspelen op verwachte klimaatveranderingen en bodemdaling rond het jaar 2050. Dat betekent dat het watersysteem daartoe vanaf 2015 verder op orde wordt gemaakt.

Voor Noord-Holland Noord wil de provincie de hoofddoelstelling realiseren door middel van een evenwichtig pakket aan maatregelen. Voor wateroverlast betekent dat inzet op fijnmazige en kleinschalige oplossingen, waarbij problemen moeten worden opgelost waar zij ontstaan.

Om te voorkomen dat nieuwe ruimtelijke functies voor extra waterproblemen zorgen, wordt de watertoets gehanteerd.

Problemen dienen zoveel mogelijk te worden opgelost waar ze ontstaan.

Dit betekent dat:

- a. De initiatiefnemer van een activiteit óók verantwoordelijk is voor de oplossing van eventuele waterproblemen. Dit geldt overigens ook voor problemen van waterkwaliteit.
- b. De provincie uitgaat van waterneutraal bouwen voor de herinrichting van bestaand stedelijk gebied *en* voor nieuwe uitleglocaties stedelijk gebied.
Waterneutraal bouwen betekent dat functieverandering of herinrichting van het gebied niet leidt tot een groter aan- en afvoer van water en tot verslechtering van de waterkwaliteit. Hierbij moet ook rekening worden gehouden met toekomstige klimaatverandering. Waterneutraal bouwen betreft zowel voor het oppervlaktewater- als het grondwatersysteem;
- c. Problemen niet worden afgewenteld.

De oplossing moet daarbij in eerste instantie binnen het plangebied worden gezocht. Daarnaast wordt de oplossing gezocht om ook te zoeken in de ontwikkeling van bijvoorbeeld (waterrijke) recreatiegebieden aan de rand van het plangebied. Als dit vanuit wateroogpunt voldoende efficiënt is, kan de oplossing ruimtelijk ook gezamenlijk op bovenlokaal niveau worden gezocht.

Ruimte voor water binnen het eigen gebied

De feitelijk beschikbare ruimte voor water is in hoge mate afhankelijk van de mate van verharding van het oppervlak, de veldhoogte, de grondsoort, de rioleringen en regenwaterafvoersystemen. Uitwerking is een zaak van de waterbeheerder en de regio. De oplossing van waterproblemen is onderwerp geweest bij het in samenwerking met het voormalige Hoogheemraadschap Hollands Kroon opgestelde 'Waterbreed, waterplan voor Den Helder'. Het voor Den Helder te hanteren percentage voor compensatie van verharding bedraagt: 17,7%.

Nota Cultuurhistorische regioprofielen

In de nota cultuurhistorische regioprofielen die door Gedeputeerde Staten van Noord Holland is vastgesteld voor de periode 2004-2007 wordt een beleidsmatige vertaling gegeven van de Cultuurhistorische Waardenkaart. De losse objecten, zoals die staan vermeld op de Cultuurhistorische Waardenkaart, zal men in de regioprofielen over het algemeen niet terug vinden. De regioprofielen gaan over grotere structuren. Voor de visie die de provincie op grotere gebieden heeft, heeft de Cultuurhistorische Waardekaart als basis gediend. Met betrekking tot het plangebied geeft de nota aan dat een kernkwaliteit is het nog aan te wijzen beschermde stadsgezicht Stelling van Den Helder en de voormalige Rijkswerf Willemsoord. Het onderhouden en herstellen van bouwkundige onderdelen van de Stelling is van belang, evenals het onderhouden, herstellen en herbesteden van de Rijkswerf Willemsoord. De identiteit van Den Helder als vestingstad en marinestad en de Stelling kan verder herkenbaar worden gemaakt door het herstellen van onderdelen. Ook nieuwe inrichtingsmiddelen kunnen worden gebruikt voor sterkere articulatie of extra contrast.

Kustvisie 2050

De provincie Noord-Holland wil de kwaliteit van het Kustgebied op alle fronten op een hoger peil brengen. Daarbij gaat het niet alleen om te garanderen van onze veiligheid, maar ook om het kustgebied extra stimulansen te geven op het gebied van milieu, bereikbaarheid, economie, toerisme en recreatie.

De kust tussen Den Helder en Callantsoog kampt met een sterke erosie. Deze kan nog sterker toenemen wanneer het Nieuwe Schulpengat op termijn dichter naar de kust beweegt. Ook de overgang tussen strand en zeebodem kan hierdoor steiler worden. Daar komt bij dat de smalle duinen bij Callantsoog kwetsbaar zijn. De provincie gaat voor een zeewaartse, zandige versterking. Dat houdt in dat er veel extra zand voor de kust en op het strand wordt gestort. Daarbij wordt ook gekeken naar het Duinzoom-project van de gemeenten Zijpe en Den Helder. Dit project onderzoekt de mogelijkheden om de kwaliteit van het gebied (rust en ruimte) beter te benutten.

Met betrekking tot het plangebied zijn er geen zwakke schakels in de kustverdediging. Wel wordt er op dit moment een planstudie gedaan naar de Helderse Zeewering.

3.1.3 Gemeentelijk beleid

Structuurplan Stadshart Den Helder 2020

In het vastgestelde structuurplan is voor het plangebied het voornemen geuit dat het Ankerpark geherstructureerd zal worden tot een gebied waar woningbouw, horeca, kantoren en onderwijs mogelijk zijn. Voor het aansluitende gebied ten zuiden van het Ankerpark, nu in gebruik als scheepswerf, wordt bij eventueel functieverlies uitgegaan van woningbouw, kantoren, een jachthaven en onderwijs. Ten zuiden van de Havenweg wordt incidentele woningbouw voorgestaan.

Bij een eventuele verplaatsing van de TESO komt er, door de verplaatsing van de oprijdconstructie, tussen de veerhaven en de Paleiskade ruimte vrij die aangewend kan worden voor een jachthaven. Als de offshore gerichte havenactiviteiten verplaatst worden, kan het huidige terrein aan de Paleiskade worden teruggegeven aan het water.

De stadskade die ten zuiden van de Zeedoksluis is voorzien, kan noordelijker worden doorgetrokken, waardoor de monumentale gebouwen van de Marine weer aan het water komen te liggen.

Dit structuurplan zal eind 2007 gelet op de ontwikkelingen in het stadshart, op Willemsoord en de Haven, in samenhang met andere beleidsdocumenten worden uitgewerkt in een herziene ontwikkelingsvisie.



Figuur 5: Plankaart Structuurplan Stadshart Den Helder 2020.

Havenvisie Den Helder vanuit realistisch economisch perspectief

Dit betreft een studie naar de toekomst van de haven van Den Helder vanuit economisch perspectief. Het economisch beleid van de gemeente Den Helder ziet de haven als één van de belangrijke speerpunten. De haven wordt in haar ontwikkeling echter geconfronteerd met ruimtelijk-economische onzekerheden die een aanzienlijk impact kunnen hebben op het toekomstig functioneren en de inrichting van de haven. Naast externe factoren zoals economische ontwikkeling en veranderende wetgeving zijn vooral de mogelijke uitplaatsing van de TESO terminal en de Stedelijke Vernieuwing zoals voorgesteld in het Structuurplan Stadshart relevant. Deze ontwikkelingen beïnvloeden onder andere het ruimtegebruik en de verkeersafwikkeling, en daarmee het functioneren van de haven. Door de ligging van Den Helder op het kruispunt van de Noordzee en de Waddenzee wordt de ontwikkeling van de haven daarnaast in belangrijke mate bepaald door de PKB Waddenzee en gerelateerde wet- en regelgeving. Binnen dit scala van onzekerheden is het voor de haven van Den Helder van belang om een duidelijke koers te varen. Dit vraagt om een gedegen havenvisie die een economische onderbouwing geeft voor de toekomstige ruimtelijke inrichting van de haven en de keuzes die hierin gemaakt worden.

Zowel de kadecapaciteit als de natte bedrijventerreinen worden momenteel echter volledig benut waardoor er geen ruimte is voor uitbreiding. Relevante bedrijfsmatige clusters in de haven zijn de offshore, de visserij, het toerisme en de overslag. Met name de offshore bevoorrading wordt door de gunstige ligging van Den Helder tot de olie-, en gasvelden in de Noordzee, mede door de ontwikkeling op de Paleiskade, gezien als perspectiefvol.

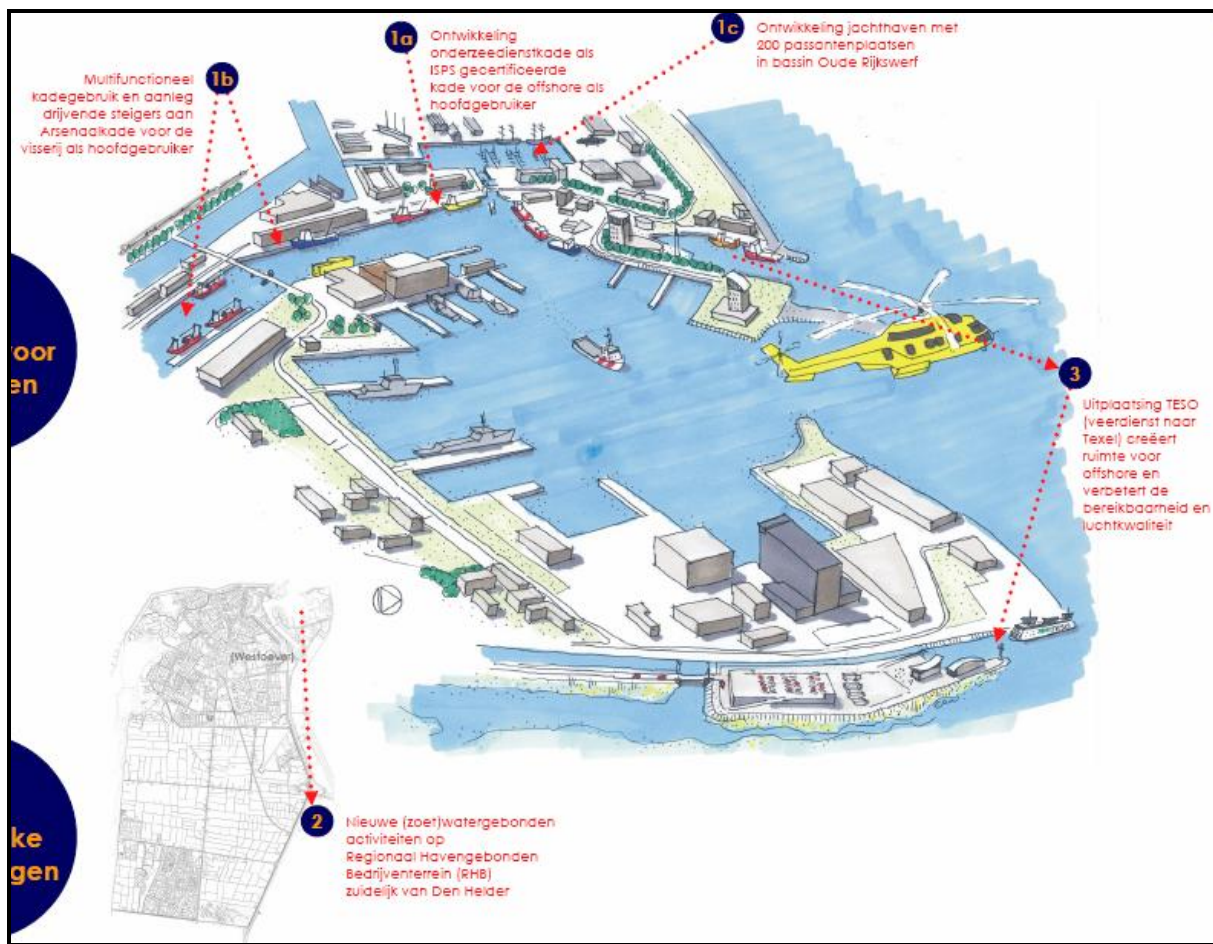
De gemeente streeft een duurzame ruimtelijk-economische ontwikkeling van de haven na. Dit betekent dat voor de kansrijke clusters de aandacht in eerste instantie uitgaat naar een optimale benutting van de huidige beschikbare ruimte. Op termijn ontstaat echter behoefte aan additionele capaciteit aan terreinen voor natte en droge activiteiten. De havenvisie voor de periode tot en met 2030 kent een gefaseerde opzet die rekening houdt met bovengenoemde punten:

Actie 1: optimaal faciliteren van bestaande bedrijvigheid via inbreiding (korte termijn, tot 2015)

Actie 2: uitplaatsing van de TESO als perspectief van de havenontwikkeling (lange termijn, na 2015).

Het offshore-cluster biedt het meeste perspectief voor Den Helder en zal daarom maximaal worden gefaciliteerd. In dit kader is besloten de Onderzeedienstkade geschikt te maken voor offshore activiteiten (versterkt, verbreed en ISPS-gecertificeerd). Hiermee wordt tot circa 2012 voorzien in de toenemende vraag naar laad- en loscapaciteit. De capaciteit kan beperkt worden uitgebreid door meervoudig ruimtegebruik van de visserijkade voor de Admiraal Moormanbrug.

Op de lange termijn kan de ruimtevraag van de haven alleen ondervangen worden door uitplaatsing van de TESO-terminal naar een locatie op het noordoostelijke gedeelte van het marineterrein. Naast het feit dat de huidige locatie van de terminal de enige plaats is waar de offshore duurzaam gefaciliteerd kan worden, zijn er aanvullende redenen die om uitplaatsing vragen. Hiermee kan ook het fileprobleem opgelost worden, als mede een schonere milieusituatie bereikt worden. De verplaatsing van de TESO-rijksveerhaven wordt dan ook primair ingegeven als duurzame oplossing voor de huidige verkeersproblematiek en het daarmee samenhangende milieuprobleem.



Figuur 6: Overzichtsafbeelding behorende bij Havenvisie Den Helder - Duurzame ontwikkeling Noordzeehaven vanuit realistisch economisch perspectief (2006).

Beleidsnota cultuurhistorische waarden Den Helder

In de beleidsnota cultuurhistorische waarden Den Helder wordt een algemene aanzet gegeven voor een cultuurhistorisch beleid in de gemeente Den Helder. In de nota wordt achtereenvolgens kort aangegeven welke partners Den Helder heeft bij de zorg voor de cultuurhistorie en wordt de huidige stand van zaken weergegeven. Daarna worden aanbevelingen gedaan die leiden tot een betere inzetbaarheid van een aantal bestaande instrumenten (waaronder het bestemmingplan). Als laatste zijn een aantal nieuwe beleidsvoornemens geformuleerd en worden uitvoeringsvoorstellen gedaan die leiden tot concretisering van de doelstellingen. Uitwerking van de nota vindt plaats in hoofdstuk 3.2.1

Structuurvisie Stelling Den Helder: “de Stelling op herhaling”

De structuurvisie “de Stelling op herhaling” is in april 2003 vastgesteld door de gemeenteraad van Den Helder. De structuurvisie tracht een antwoord te geven op de vraag op welke wijze omgegaan moet worden met het militaire erfgoed van gemeente Den Helder, waarbij het vooral gaat om de vestingwerken die in de 19^{de} eeuw rond de stad zijn aangelegd. Voor het behoud van de elementen van de Stelling op de lange termijn is het noodzakelijk de krijgskundige monumenten als zodanig te bestemmen. Daarbij worden de voormalige batterijen aan de zeedijk inbegrepen. De nadruk wordt gelegd op het waarborgen van ‘groene functies’ in de nabijheid van de vestingwerken, die overigens niet per definitie openbaar hoeven te zijn.

3.2 Cultuurhistorie en archeologie

Voor de omschrijving van de in het plangebied aanwezige cultuurhistorische waarden zijn verschillende inventarisaties gebruikt, en is tijdens de totstandkoming van het bestemmingsplan advies ingewonnen van de gemeentelijke Monumentencommissie. De commissie vindt het van belang de structuur in het gebied zo helder en herkenbaar mogelijk te houden/maken. Zij vraagt aandacht voor het gewenste beeld en kwaliteitsniveau in het havengebied, en hoe dat bereikt kan worden. Naar de mening van de Monumentencommissie zou hiervoor een beeldkwaliteitplan gemaakt moeten worden. Bezien en onderzocht moet worden of het toevoegen van gebiedsgerichte criteria aan de Welstandsnota hiervoor een geschikt middel kan zijn.

Zowel de provincie Noord-Holland als de gemeente Den Helder hebben Cultuurhistorische Waardenkaarten opgesteld, waarop binnen de drie thema's *archeologie*, *(historische) geografie* en *historische (steden) bouwkunst* is aangegeven welke gebieden 'van zeer hoge waarde', van 'hoge waarde' en 'van waarde' zijn. Hieronder is per cultuurhistorische eenheid/object aangegeven welke waarden er door provincie en gemeente zijn aangegeven. In grote lijnen kan gesteld worden dat de cultuur-historische waarden zich met name concentreren in de directe omgeving van Fort Oostoever en Fort Harssens. De hoofdmoot van cultuurhistorische waarden in het plangebied wordt gedragen door de historische geografie en de archeologie. De verschillende cultuurhistorische eenheden betreffen achtereenvolgens Fort Oostoever, Het Nieuwe Werk, Fort Harssens en de Helderse Zeewering.

Tevens opgenomen op de Cultuurhistorische Waardenkaart van de gemeente is het gedeelte van het plangebied vanaf het Ankerpark tot en met de Van Kinsbergenbrug/Admiraal Moormanbrug. Hiervan is een deel van de kade bij de Visafslag uitgesloten (zie afbeelding). Dit gedeelte is van historisch-geografisch belang als 'uitloper' van de oude rijkswerf Willemsoord, in verband met de havengebonden bedrijvigheid die hier van oudsher heeft plaatsgevonden (Figuur 7).



Figuur 7: uitsnede van de Cultuurhistorische Waardenkaart binnen het thema *geografie* van de gemeente Den Helder. De in groen aangegeven gebieden zijn van *zeer hoge waarde*. De afzonderlijke objecten (behorende bij het plangebied) betreffen Fort Harssens, Fort Oostoever, en de Helderse Zeewering. Daarnaast is de structuur van het havengebied (met uitzondering van de Paleiskade en delen van het schiereiland de Harssens) van *zeer hoge waarde*.

3.2.1 Inventarisatie cultuurhistorische waarden

1. Fort Oostoever



Figuur 8: uitsnede van de Cultuurhistorische Waardenkaart van de provincie Noord-Holland, binnen het thema *geografie*. Het fort heeft een *hoge waarde* toegekend gekregen.

Fort Oostoever wordt door de provincie getypeerd als zijnde op historisch-geografisch gebied van *hoge waarde*. Op de gemeentelijke Cultuurhistorische Waardenkaart krijgt het fort naast een *zeer hoge waarde* op historisch-geografisch gebied een soortgelijke waardering op zowel archeologisch als bouwhistorisch gebied. Het cultuurhistorische element betreft een verdedigingswerk, dat ontstaan is in de 19^{de} eeuw. Samen met de forten Erfprins, Dirksz. Admiraal, Westoever en Harssens vormt het fort (dat feitelijk één geheel is met Fort Westoever, dat aan de andere zijde van het Noordhollands Kanaal is gelegen) de Stelling van Den Helder. Direct na het in gebruik nemen van Het Nieuwe Diep door de marine (omstreeks 1781) werden al verdedigingswerken aangelegd rond de nieuwe haven. Deze bleken echter al gauw niet meer te voldoen aan de eisen. In de 19^{de} eeuw werden daarom nieuwe forten aangelegd, die Den Helder ook aan de landszijde beschermden. Deze (bovengenoemde) forten zijn zeer kenmerkend voor de landschapsgenese van Den Helder en omgeving. Het fort is redelijk herkenbaar en heeft een genetische samenhang met de andere forten rond de stad. Fort Oostoever heeft daarnaast een beschermde status als rijksmonument toegewezen gekregen (zie 3.2.4.).

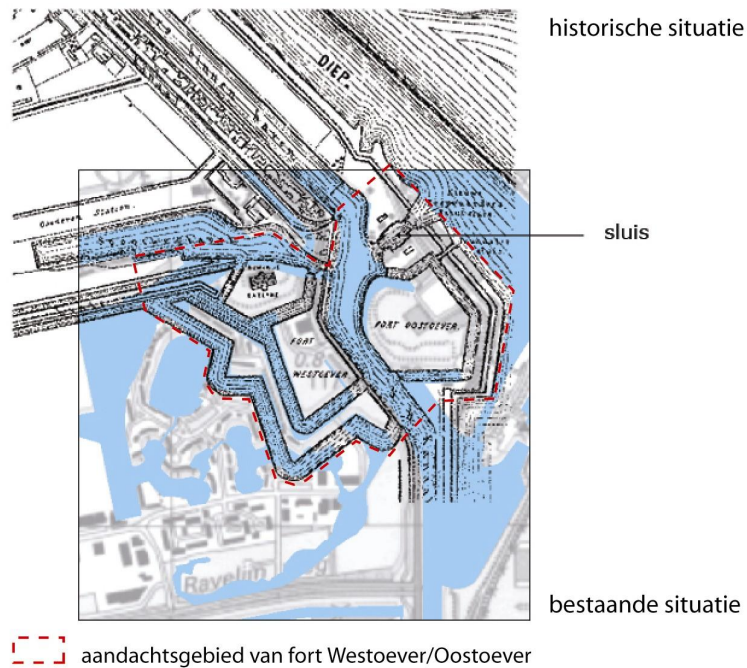
2. Helderse Zeewering



Figuur 9: uitsnede van de Cultuurhistorische Waardenkaart van de provincie Noord-Holland binnen het thema *geografie*. De Helderse Zeewering heeft hierop een *hoge waarde*.

De Helderse Zeewering betreft een buitenwaterkerende dijk die zowel op de provinciale als de gemeentelijke Cultuurhistorische Waardenkaart binnen het thema *historische geografie* een *zeer hoge waarde* toegekend heeft gekregen. De Helderse Zeewering dient als bescherming tegen het water uit het Marsdiep. Nog altijd wordt de zeewering bedreigd door een ondermijnende zeestroom. De dijk is zeer kenmerkend voor de landschapsgenese en nog duidelijk herkenbaar. Er bestaat een genetische samenhang tussen de dijk en de erachter gelegen gronden. De vroege fundamenten van de Helderse Zeewering dateren vermoedelijk uit de 17^{de} eeuw.

3. Het Nieuwe Werk



Figuur 10: de historische situatie van Het Nieuwe Werk en het fort, geprojecteerd op de bestaande situatie.

De begrenzing van Het Nieuwe Werk is grofweg vergelijkbaar met die van Fort Oostoever. Op de provinciale Cultuurhistorische Waardenkaart wordt Het Nieuwe Werk, samen met Fort Oostoever, binnen het thema *archeologie 'van waarde'* geacht. Het betreft hier sporen van een versterking uit de 18^{de} eeuw. Binnen het terrein bevinden zich de resten van het in 1791/92 aangelegde Nieuwe Werk, een kielplaats en werkplaats voor de Marine. Het Nieuwe Werk werd al spoedig gebruikt als opstelling voor geschut, ter bestrijking van de polder Het Koe gras bij een eventuele aanval uit het zuiden. De Fransen namen het in hun grote plannen op als Fort Dugommier, waartoe het zou worden voorzien van een bedekte weg met lunet. Na de totstandkoming van het Marine-Etablissement verloor Het Nieuwe Werk zijn betekenis voor de Marine. In 1833/35 werd het Fort Oostoever, dat samen met het fort Westoever wel wordt aangeduid als fort aan het Noordhollands Kanaal. In 1958 is het als vestingwerk opgeheven.

4. Fort Harssens

Niet opgenomen op de Cultuurhistorische Waardenkaart van provincie Noord-Holland, maar wel opgenomen op die van de gemeente Den Helder, is het onder de grond gelegen Fort Harssens. Deze krijgt zowel binnen het thema *archeologie* als *historische geografie* de status *zeer hoge waarde* toegewezen. Dit tussen 1879 en 1884 gebouwde pantserfort werd aangelegd om de havenmondung te kunnen beschermen tegen indringers vanaf de zeezijde. Het werd aangelegd op een uitloper van de zandplaat de Harssens, aan de kop van de leidam die de oostelijke begrenzing vormde van de Rijkzeehaven Het Nieuwe Diep. Na jarenlang in gebruik te zijn geweest als telefooncentrale werd in 1959 het havenkantoor van de marine over het fort heen gebouwd.

3.2.2. Bestemming van cultuurhistorische waarden

Een selectief deel van de als cultuurhistorisch en archeologisch waardevol bestemde terreinen wordt opgenomen in de bestemmingsplannen. De beleidsstrategie tot het in stand houden van de cultuurhistorische identiteit leidt er toe dat bij het opstellen of herzien van bestemmingsplannen voortaan uitdrukkelijk aandacht wordt besteed aan bekende en vermoede cultuurhistorische en archeologische waarden. Voor archeologische (en daarmee samenvallende cultuurhistorische) waarden geschiedt dit door middel van een dubbelbestemming. Andere cultuurhistorische gegevens, zoals het beschermd stadsgezicht, worden gewaarborgd via een andere dubbelbestemming.

Binnen het onderhavige bestemmingsplan wordt het op de themakaart *archeologie* van de gemeente Den Helder als waardevol bestemde gebied (vrijwel het gehele plangebied met uitzondering van de Paleiskade en delen van schiereiland de Harssens) bestemd als *archeologisch waardevol gebied* (dubbelbestemming). Het Fort Oostoever krijgt de bestemming *cultuurhistorische doeleinden* (reguliere, enkele bestemming).

Bij werken met een oppervlak boven de 50 vierkante meter en dieper dan 35 centimeter onder het maaiveld dient rekening gehouden te worden met de aanwezigheid van archeologische waarden. Bij sloop van bestaande bebouwing dient te worden getoetst of er bouwhistorische of, in de ondergrond, archeologische waarden aanwezig zijn. Is dit het geval dan dienen deze waarden gedocumenteerd te worden door een archeoloog respectievelijk bouwhistoricus, opdat informatie over de ontwikkelingsgeschiedenis van de stad niet verloren gaat.

Indien onverwacht tijdens grondroerende werkzaamheden wordt gestuit op zaken, waarvan vermoed kan worden dat zij archeologisch van waarde zijn, dan moet de vondst volgens de Monumentenwet binnen drie dagen worden gemeld bij de burgemeester, die de minister op de hoogte brengt. In de praktijk betekent dit dat de verantwoordelijke ambtenaar bij de afdeling Veiligheid, Vergunningen en Handhaving bij de gemeente de vondst direct meldt bij het Provinciaal Depot voor Bodemvondsten te Wormer². Dit is de centrale plaats voor het melden van Noord-Hollandse vondsten. Hier is voldoende kennis aanwezig om deze vondstmelding verder af te handelen. De vondsten blijven in het geval van toevalsvondsten eigendom van de vinder.

3.2.3. Beschermd stadsgezicht

Op grond van de Monumentenwet 1988 is de aanwijzing tot beschermd stadsgezicht van delen van het grondgebied van de gemeente Den Helder in procedure. De aanwijzing heeft betrekking op de Stelling van Den Helder, de oude rijkswerf Willemsoord en een deel van Huisduinen. Naar verwachting zal het beschermd stadsgezicht omstreeks maart 2007 van kracht worden. Het beschermd stadsgezicht heeft tot doel om de historische stedenbouwkundige structuur en normaliter ook het historische stadsbeeld zo goed mogelijk te beschermen. Daarbij gaat het vaak niet alleen om monumenten, maar om het totaalbeeld dat gevormd wordt door de gebouwen, straten, pleinen, grachten, water, bruggen en bomen. Het beschermd stadsgezicht is een instrument om ervoor te zorgen dat op een zorgvuldige wijze richting wordt gegeven aan veranderingsprocessen. Daarbij vormen de kwaliteiten van de oude stad een uitgangspunt en inspiratiebron. In het geval van Den Helder gaat het vooral om de stedenbouwkundige structuur die van uitzonderlijke cultuurhistorische waarde is. Het gebied van de voorgenomen aanwijzing is begrensd conform bijgaande tekening (Figuur 11). Dat betekent dat het toekomstige beschermde stadsgezicht samenvalt met delen van het plangebied.

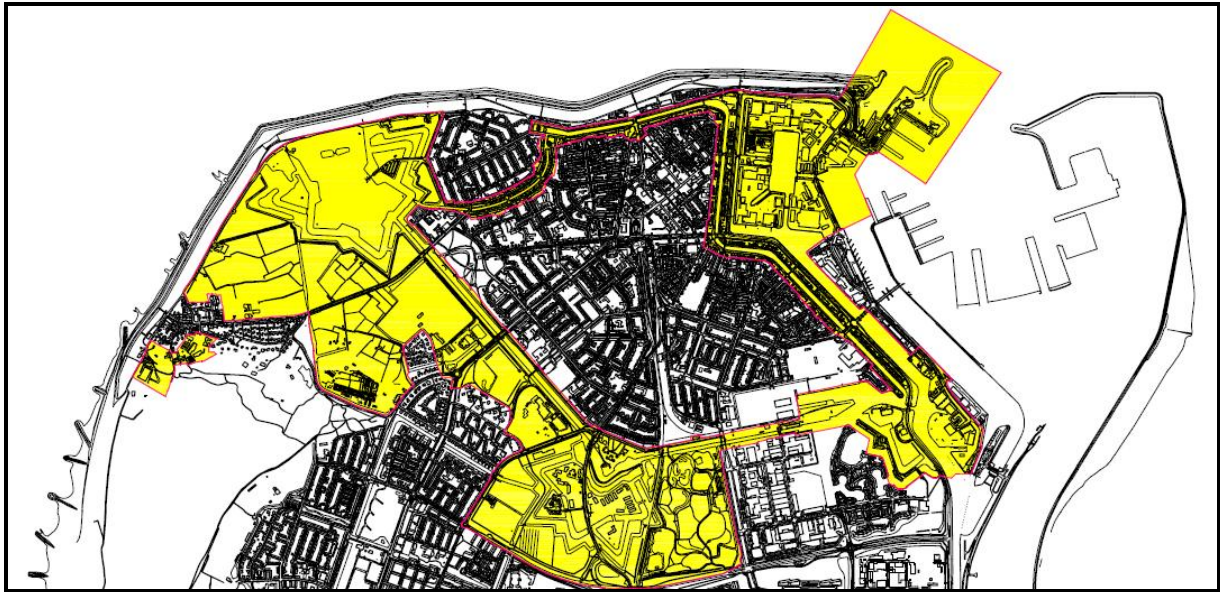
Afgezien van het Fort Oostoever brengt het beschermde stadsgezicht geen directe stedenbouwkundige bescherming voor bestaande bebouwing mee, omdat deze niet structurerend is voor de historische karakteristiek. Het binnen het plangebied gelegen fort Harssens heeft geen status als monument en ligt daarnaast onder de grond. In tegenstelling tot Fort Oostoever levert dit geen directe stedenbouwkundige bescherming voortvloeiend uit het beschermd stadsgezicht op. In de stedenbouwkundige analyse (p.27) wordt hier echter wel aanvullende aandacht aan besteed.

Wel kenmerkend voor de karakteristiek van de haven zijn de havengebonden bedrijvigheid en het water. Het faciliteren van deze havengebonden bedrijvigheid draagt hiermee bij aan de doelstellingen van het beschermd stadsgezicht. Het element water dient als structuur behouden te worden. Veranderende maritieme inrichtingseisen als gevolg van economische ontwikkelingen en/of veranderende regelgeving kunnen daarom gefaciliteerd worden. Wonen daarentegen past minder het havengebied.

Qua inrichting moet gedacht worden aan tamelijk kleinschalige bebouwing met een pragmatische vormgeving waarbij de 'gezellige rommeligheid' van het havengebied behouden blijft. Grootschalige, aaneengesloten bebouwing is daarbij niet gewenst.

² Provinciaal Depot voor Bodemvondsten Provincie Noord-Holland,
Gebouw Mercurius, Veerdijk 32, 1531 MS Wormer
voor vondstmelding: tel 075-6474514

Uitgangspunt van het beschermd stadsgezicht is behoud van de havenbedrijvigheid.



Figuur 11: begrenzing Beschermd Stadsgezicht Den Helder.

Dat gedeelte van het plangebied dat onder de aanwijzing van het beschermd stadsgezicht valt, wordt conform de bovenstaande begrenzing, op de plankaart door middel van een dubbelbestemming *beschermd stadsgezicht* bestemd.

3.2.4. Monumenten

In het plangebied komen de volgende Rijksmonumenten voor:

Fort Oostoever;
Nieuwe Diep 23/24/25 (vm. douanekantoor);
Nieuwe Diep 37-37a (vm. Petotjohlods).

Gemeentelijke monumenten:

Nieuwe Diep 47 (voormalige Hogere Zeevaartschool)

Binnen het plangebied zijn geen provinciale monumenten aanwezig.

3.3. Natuurwaarden

3.3.1 Algemeen

Bij diverse activiteiten moet rekening worden gehouden met de bescherming van soorten en gebieden. Het betreft activiteiten als het opstellen van plannen, het uitvoeren van projecten en handelingen. Rekening houden met vloeit voort uit de uitvoerbaarheid van artikel 9 van het Besluit ruimtelijke ordening. Dit leidt er toe dat op voorhand een inschatting moet worden gemaakt dat voor geplande activiteiten sectortoestemming zal (kunnen) worden verleend op grond van de Flora- en faunawet (betreft **soortenbescherming**) dan wel op grond van de bepalingen van de Natuurbeschermingswet 1998 (betreft **gebiedsbescherming**).

3.3.2 Soortenbescherming

Sinds 1 april 2002 is de nieuwe Flora- en faunawet van kracht. Hierin is de nationale regelgeving met betrekking tot de bescherming van dier- en plantensoorten geregeld. De Flora- en faunawet vervangt daarmee onder andere de Vogelwet uit 1936, de Jachtwet en hoofdstuk V uit de Natuurbeschermingswet. In de Flora- en faunawet zijn tevens de soortbeschermingsbepalingen uit de Europese Vogel- en Habitatrichtlijn geïmplementeerd, zodanig dat de beschermde soorten op grond van Europese regelgeving tot de zwaarst beschermde categorieën horen.

Op grond van de Flora- en faunawet moet bij alle ruimtelijke ingrepen onderzoek plaatsvinden naar de effecten van de beoogde ontwikkeling voor de natuurwaarden. Alle schadelijke handelingen ten aanzien van beschermde plant en diersoorten zijn in principe verboden. Alleen onder strikte voorwaarden zijn afwijkingen van de verbodsbepaling mogelijk. In het kader van ruimtelijke ontwikkeling stelt artikel 75 dat vrijstelling of ontheffing onder specifieke voorwaarden kan worden verleend, dit op grond van het besluit Vrijstelling beschermde dier- en plantensoorten (28 november 2000), de daarop gebaseerde Regeling vrijstelling beschermde dier- en plantensoorten (5 maart 2002) en de Wijziging Regeling vrijstelling beschermde dier- en plantensoorten Flora en faunawet (2 februari 2005). Het beschermingsregime dat hieruit voortvloeit, is als volgt:

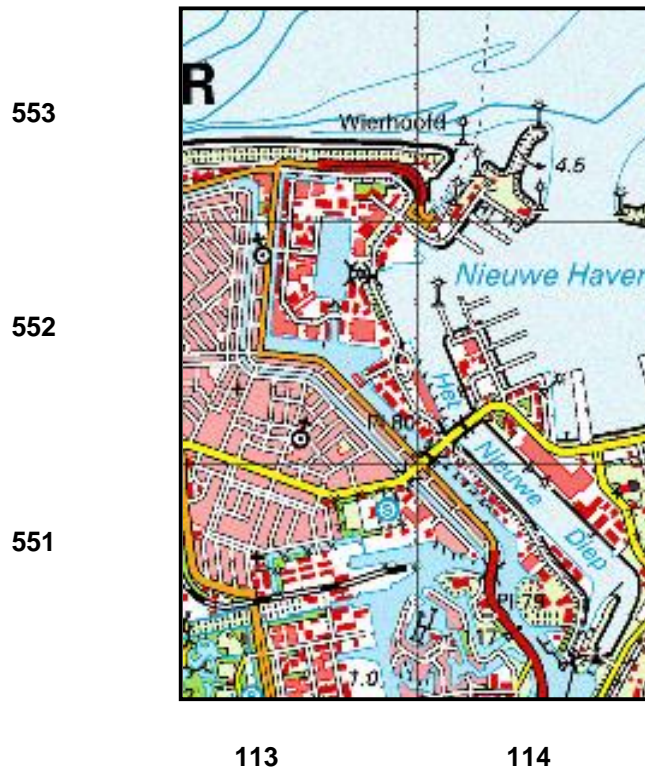
- Voor algemene soorten geldt een algemene vrijstelling bij (bijvoorbeeld) ruimtelijke ontwikkelingen. Het betreft hier soorten uit tabel 1 bij de bovengenoemde Wijziging van de regeling van 2 februari 2005.
- Voor meer bedreigde of zeldzamer soorten geldt ook een regime van vrijstelling, maar dan onder voorwaarde van een goedgekeurde gedragscode. Het betreft hier soorten uit tabel 2 van de genoemde Wijziging van 2 februari 2005.
- Voor soorten die worden genoemd in de Europese regelgeving geldt een strikter regime voor ruimtelijke ontwikkelingen: hier gelden geen algemene vrijstellingen. Voor het eventueel wel uitvoering geven aan ruimtelijke ontwikkelingen is een ontheffing nodig. Het betreft hier soorten uit tabel 3 van de genoemde Wijziging van 2 februari 2005.

Verder wordt vaak gewerkt met de zogenaamde Rode Lijst-soorten, doch deze lijst heeft geen juridische status. Overigens valt deze voor een groot deel samen met de soorten uit de tabellen 2 en 3 van de genoemde Wijziging van 2 februari 2005.

Werkwijze/Natuurtoets

Van de kilometerhokken, die binnen het bestemmingsplangebied liggen, is nagegaan welke gegevens beschikbaar zijn via het "Natuurloket" (kilometerhokken X:113 /Y:549,550). De gegevens die via het natuurloket worden verkregen zijn per kilometerhok geïnventariseerd. Dat betekent dat de geïnventariseerde soorten ook buiten het plangebied kunnen voorkomen, omdat de kilometerhokken

niet per definitie samenvallen met het plangebied. Daarnaast is een onderzoek verricht naar de natuurlijke gegevens in delen van het plangebied, samenhangend met de voorgenomen uitbreiding van de Onderzeedienstkade en de Visserijkade³.



Figuur 12: kilometerhokken in het plangebied.

Resultaten

Flora

De aangetroffen flora is voornamelijk gevonden op en langs de zeedijk. Een belangrijke groep wordt gevormd door de soorten van zilte standplaatsen, zoals Lamsoor en Zeealsem. Deze soorten zijn vooral in het onderste deel van de dijk te vinden. Vooral rond de TESO-rijksveerhaven komen diverse bijzondere kustplanten voor: onder andere Zeevenkel, Zeelathyrus, Zeewinde en Zeekool. Op grond van de Flora- en faunawet zijn deze soorten niet beschermd.

Mossen

Binnen het plangebied zijn geen mossen aangetroffen die zijn beschermd in de Flora- en faunawet.

Paddenstoelen⁴

Binnen het plangebied zijn geen paddenstoelen aangetroffen die zijn beschermd in de Flora- en faunawet.

Insecten en ongewervelden⁵

Libellen

In het plangebied zijn geen libellen aangetroffen die zijn beschermd in de Flora- en faunawet.

³ Conceptrapportage Natuurtoets herinrichting Onderzeedienstkade Den Helder, rapport A: Noordelijk deel en rapport B: Zuidelijk deel, Grontmij, juni 2006

⁴ Bron: Karteringsbestand Nederlandse Mycologische Vereniging (NMV), Bewerkt door A.P. van den Berg, datum 20 september 2004

⁵ Smit, J.T. 2004. Gemeente Den Helder. Levering gegevens ongewervelden. EIS nummer 2004-160. Stichting EIS – Nederland, Leiden.

Vlinders⁶

Van de vlinders zijn in het plangebied geen soorten aangetroffen die zijn beschermd in de Flora- en faunawet.

Bijen

Binnen het plangebied zijn geen bijensoorten aangetroffen die zijn beschermd in de Flora- en faunawet.

Mollusken

Binnen het plangebied zijn geen mollusken aangetroffen die zijn beschermd in de Flora- en faunawet.

Reptielen, Amfibieën en Vissen⁷

Binnen het plangebied zijn geen amfibieën en reptielen aangetroffen die beschermd worden in de Flora- en faunawet. Binnen het plangebied is nader onderzoek verricht naar vissen.

Vogels⁸

Bij waarnemingen zijn 23 soorten vogels geconstateerd.

Soort	F & F-wet + RL
Fuut	
Wilde Eend	x
Soepeend	x
Meerkoet	x
Scholekster	x
Visdief	x RL
Houtduif	x
Turkse Tortel	x
Gierzwaluw	x
Winterkoning	x
Heggenmus	x
Zwarte Roodstaart	x
Merel	x
Braamsluiper	x
Tuinfluit	x
Tjiftjaf	x
Pimpelmees	x
Koolmees	x
Ekster	x
Kauw	x
Zwarte Kraai	x
Spreeuw	x
Huismus	x

Voor al deze soorten geldt dat een algemene vrijstelling geldt op grond van de Flora- en faunawet, maar wel met een door het ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselvoorziening goedgekeurde gedragscode. Die komt er in grote lijnen op neer dat geen versturende werken/werkzaamheden mogen worden uitgevoerd in de broedperiode.

⁶ Groenendijk, M. (2004) Dagvlinders in de gemeente Den Helder, Rapport VS2004.036, De Vlinderstichting, Wageningen.

⁷ Prudon, B. 2004. AB 009 Den Helder. Levering Reptielen-, Amfibieën- en Vissengegevens. Stichting RAVON, Nijmegen.

⁸ Klaassen O. 2004. Gemeente Den Helder. Levering vogelgegevens. SOVON rapport AB2004-090. SOVON Vogelonderzoek Nederland, Beek-Ubbergen.

Zoogdieren⁹

In het plangebied is de aanwezigheid bekend van de volgende zoogdierensoorten (exclusief vleermuizen): de Egel, de Mol, en het Konijn. Voor deze zoogdieren geldt bij ruimtelijke ontwikkelingen een algemene vrijstelling op basis van de Flora- en faunawet.

Vleermuizen¹⁰

Foeragerend zijn binnen het plangebied aangetroffen de Ruige dwergvleermuis en de Laatvlieger.

Ten aanzien van de Laatvlieger kan gesteld worden dat deze overal in Den Helder zeer regelmatig voorkomt.

De soorten zijn prioritaire soorten, vermeld in de Bijlage II en IV van de Habitatrichtlijn. De twee soorten vleermuizen zijn zwaar beschermd op grond van de Flora- en faunawet en de Habitatrichtlijn. Hiervoor geldt geen algemene vrijstelling, ook niet met gedragscode. Echter, de vleermuizen gebruiken het plangebied als foerageergebied¹¹, daar er geen passende verblijfplaatsen aanwezig zijn. Verwacht wordt overigens dat de aanwezigheid van insecten in het plangebied gering is, zodat ook hierom de locatie minder van belang is voor vleermuizen.

Conclusies

Alleen ten aanzien van twee soorten vleermuizen is een ontheffing nodig op grond van de Flora- en faunawet, mochten deze soorten negatief worden beïnvloed door de uitvoering van het plan. Dit is, zoals hierboven aangegeven, al nader onderzocht in het kader van de voorgenomen werkzaamheden aan de Onderzeedienstkade. Verder geldt dat verstoring van broedsels en broedende vogels niet is toegestaan.

Vooralsnog staan de constatering ten aanzien van de beschermde soorten de uitvoerbaarheid van het plan niet in de weg.

3.3.3 Gebiedsbescherming

Natura 2000 gebieden:

Natura 2000-gebieden zijn gebieden die vallen onder de Habitatrichtlijn en de Vogelrichtlijn. In 2005 is de Europese Vogel- en Habitatrichtlijn geïntegreerd in de Natuurbeschermingswet. Het bestemmingsplan wordt gezien als een plan in de zin van de Natuurbeschermingswet waarvoor moet worden beoordeeld of er ten gevolge van het plan "mogelijk significante gevolgen" voor de instandhoudingsdoelstellingen van Natura 2000 gebieden zijn. Zo ja, dan moeten deze negatieve effecten worden aangepast en/of dient een vergunning (van Gedeputeerde Staten) op grond van de Natuurbeschermingswet te worden aangevraagd. In dergelijke gevallen is een voortoets nodig, eventueel gevolgd door een passende beoordeling. De Natura 2000-gebieden vallen buiten het plangebied, doch grenzen er dicht aan.

Ecologische Hoofdstructuur (EHS):

Er moet in gemeentelijke plannen rekening worden gehouden met de wezenlijke waarden en kenmerken van de EHS. Hiertoe dient het afwegingskader van het Structuurschema Groene Ruimte, dat thans is opgenomen in de Nota Ruimte, te worden gehanteerd. Ook in dit geval ligt het plangebied buiten de EHS, doch het grenst er dicht aan.

Externe werking:

Het plangebied ligt niet in een van de genoemde beschermde gebieden. Echter, het grenst er wel direct aan, waardoor er invloed vanuit het plangebied op de beschermde gebieden mogelijk is. Op grond van de Natuurtoets voor de verbreding van de Onderzeedienstkade is aangetoond dat er geen sprake is van externe werking vanuit het plangebied als gevolg het bestemmingsplan.

⁹ Gebaseerd op gegevens van de Zoogdierendatabank, NOZON en Provincie Noord-Holland

¹⁰ Idem

¹¹ Conceptrapportage Natuurtoets herinrichting Onderzeedienstkade Den Helder, rapport A: Noordelijk deel en rapport B: Zuidelijk deel, Grontmij, juni 2006

3.4 Milieuaspecten

3.4.1 Duurzaam bouwen en energie

De gemeente Den Helder streeft naar het toepassen van de principes die samenhangen met een duurzaam omgaan met het milieu, zoals dat tot uitdrukking komt in het toepassen van materialen die zo weinig mogelijk milieubelastend zijn in de gebouwde omgeving. Ook dient bij de bouw en verbouwing een duidelijke bijdrage te worden geleverd aan de energiehuishouding, zowel individueel als collectief, door het (laten) toepassen van maatregelen die het energieverbruik beperken. In collectief verband vanuit de woningbouwverenigingen; individueel door het stimuleren van particuliere woningeigenaren en bedrijven tot het toepassen van energiebesparende maatregelen. Een voorbeeld is het plan van aanpak voor uitvoering van een Energie Prestatie Advies voor particuliere en huurwoningen. Ook wordt het gebruik van het Nationaal Pakket Stedenbouw bij renovatie- en herstructureringsplannen bevorderd. Vanuit het perspectief van de ruimtelijke ordening kunnen duurzaamheidsprincipes vooral worden toegepast in nieuwe situaties, bij voorbeeld bij het oriënteren van gebouwen op de zon en dergelijke. Het voorliggende bestemmingsplan is daar voor wat dit laatste betreft minder geschikt voor, vanwege de van historisch gegroeide situatie, waarin weinig verandering mogelijk is. Duurzaam bouwen heeft echter niet uitsluitend een relatie met energie, maar ook met de kwaliteit van oppervlakte- en grondwater. De toepassing van materialen, die niet uitloggen, levert minder belasting van grond- en oppervlaktewater op.

3.4.2 Geluid

Geluid speelt een belangrijke rol in dit bestemmingsplan, aangezien het in grote lijnen de ruimtelijke benutting van het plangebied bepaalt. Het plangebied is een gezoneerd industrieterrein als bedoeld in de Wet geluidhinder. De zonering van het industrieterrein is weergegeven op de bij het plan behorende belemmeringenkaart en is gebaseerd op de voorschriften Zonering industrieterrein "Rijkswerf, Nieuwe haven, Nieuwe Diep, Visafslag", nummer 90.510594, vastgesteld d.d. 27 februari 1990. Goedgekeurd door Gedeputeerde Staten van Noord Holland d.d. 22 juni 1990.

In het kader van het bestemmingsplan Haven is door de gemeente Den Helder een akoestisch onderzoek uitgevoerd. Dit onderzoek is in eerste instantie gebaseerd op de huidige zonering en de thans redelijkerwijs te voorziene autonome ontwikkelingen. Gezien de mogelijke tegenstrijdigheid met het Structuurplan Stadshart en de Havensvisie is daarnaast de toekomstige situatie beoordeeld. Hierbij is rekening gehouden met de wijziging van de Wet geluidshinder. De Wet geluidshinder is bij wet van 5 juli 2006 gewijzigd. Deze wet is gepubliceerd in staatsblad 350 van 1 augustus 2006 en met ingang van 1 januari 2007 in werking getreden op grond van het besluit van 7 december 2006, Staatsblad 661 van 19 december 2006. Bij deze wetwijziging zijn de maximaal toegelaten geluidsbelastingen aangepast. Deze aanpassing bestaat globaal uit een vermindering van de toegelaten belasting met 2 dB(A).

Onderzoeksresultaten akoestisch onderzoek

Tijdens de voorbereiding tot vaststelling of herziening van een bestemmingsplan dient een akoestisch onderzoek te worden ingesteld naar de geluidbelasting die door woningen, evenals door andere geluidgevoelige gebouwen, wordt ondervonden zonder de invloed van maatregelen die de geluidoverdracht beperken. Door de Gemeente Den Helder is daarom een bovengenoemd onderzoek ingesteld naar het geluid ten gevolge van industrielawaai en wegverkeerslawaai.

Industrielawaai

Het bestemmingsplan Haven Den Helder 2007 betreft een gezoneerd industrieterrein. In opdracht van de gemeente Den Helder heeft DGMR Industrie, Verkeer en Milieu B.V. het zonebewakingsmodel van het gezoneerd industrieterrein geactualiseerd (situatie 2005). Uit deze actualisatie blijkt dat de zone geen overschrijdingen kent.

Buiten het plangebied komt een groot aantal woningen voor, die binnen de zone (50 dB(A)-contour) van het gezoneerd industrieterrein liggen. Voor deze woningen zijn Maximaal Toegestane Geluidsniveaus (kortweg MTG's) afgegeven van 55 of 60 dB(A). Op 2 MTG-punten (in totaal 26 woningen) treedt een overschrijding van 1 dB(A) op van de afgegeven MTG-waarde. Uit nader akoestisch onderzoek moet blijken of een reductie van deze bestaande vergunde situatie mogelijk is.

Eveneens is door DGMR een nieuw model voor de toekomstige situatie inclusief invulling van enkele nu nog lege bedrijfspanden / -kavels opgesteld en doorgerekend. Gebleken is dat de huidige "geluidruimte" zodanig is opgevuld dat er nog enige nieuwe geluidveroorzakende activiteiten mogelijk zijn. De maximaal toegestane categorie bedrijven wordt vastgelegd in het bestemmingplan.

Bedrijfswoningen op het industrieterrein worden niet beschermd via de Wet Geluidhinder. Bij voorkeur mag de geluidbelasting niet meer zijn dan 65 dB(A) etmaalwaarde¹². Deze streefwaarde wordt in de dagperiode overschreden bij de woningen aan Het Nieuwe Diep 32 en het Ankerpark (woningen bij scheepswerf Visser). In de avond- en nachtperiode wordt ter plaatse van de bedrijfswoningen voldaan aan de genoemde voorkeurswaarden.

Wegverkeerslawaai

De wegen, die in het bezit zijn van een zone (artikel 74, lid 1 Wet Geluidhinder) en invloed kunnen hebben op de geluidgevoelige bestemmingen in het plangebied zijn: Het Nieuwe Diep, de Van Kinsbergenbrug, de Binnenhaven en de Rijksweg. Voor de bestaande geluidgevoelige bebouwing liggen de geluidsniveaus tussen de 48 en 58 dB(A). Voor de woningen aan Het Nieuwe Diep wordt de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) overschreden.

Voor de bestaande geluidgevoelige bestemmingen in een stedelijk gebied geldt voor wegverkeerslawaai een maximale grenswaarde van 65 dB(A) etmaalwaarde. Deze maximale grenswaarde wordt niet overschreden. Tevens ligt de geluidbelasting vanwege wegverkeerslawaai minimaal 10 dB(A) onder de geluidbelasting vanwege de industrie. De geluidbelasting vanwege het industrielawaai is maatgevend voor deze woningen.

Adres	Industrie		Wegverkeer		
	Berekende geluidbelasting	Voorkeurswaarde Bedrijfswoningen	Maatgevende weg	Berekende geluidbelasting	Maximale grenswaarde
Nieuwe Diep 32	71 dB(A)	65 dB(A)	Het Nieuwe Diep	58 dB(A)	65 dB(A)
Ankerplaats (scheepswerf Visser)	67 dB(A)	65 dB(A)	Binnenhaven	48 dB(A)	65 dB(A)
Nieuwe Diep 42-43	64 dB(A)	65 dB(A)	Binnenhaven	53 dB(A)	65 dB(A)
Nieuwe Diep 45	59 dB(A)	65 dB(A)	Het Nieuwe Diep	45 dB(A)	65 dB(A)

tabel 1. Berekende geluidbelasting vanwege industrie en wegverkeer

¹² 65 dB(A) etmaalwaarde is 65 dB(A) in de dag, 60 dB(A) in de avond en 55 dB(A) in de nacht.

3.4.3 Bodemkwaliteit/bodemparagraaf

Voor de opbouw van de bodem is het van belang te weten dat in het plangebied van oudsher een deel van de hoofdwaterkering rond Den Helder is aangelegd op ingedijkte kweldergronden. Vanaf de aanleg kent het plangebied een industrieel gebruik door havengebonden bedrijvigheid. Het gebied is sindsdien vele malen aanpast, uitgebreid en opgehoogd. Van een groot gedeelte van het gebied is in het kader van de overdracht van gronden voortvloeiende uit de afspraken met betrekking tot het Brokx-nat¹³ de bodemkwaliteit onderzocht. Hiervoor zijn door de provincie Noord-Holland zogenaamde Wbb¹⁴-beschikkingen omtrent de ernst en urgentie van de aangetroffen verontreinigingen afgegeven. Voor een mogelijke verplaatsing van de TESO-route is de toestand van de bodem geïnventariseerd. Dat houdt in dat voor vrijwel het gehele plangebied een inventarisatie is verricht. In zijn algemeenheid kan worden gesteld dat het gebied één van de oudste industrieterreinen van Den Helder is met een sterk wisselende bodemkwaliteit, variërend van lichte tot sterke verontreiniging. Voor zover thans bekend staat de bodemkwaliteit de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan niet in de weg. Voor het uitvoeren van (bouw)werken op of in de bodem van het gebied, is het nodig het gemeentelijk Bodeminformatiesysteem te raadplegen, en zonodig de actuele bodemkwaliteit te bepalen.

Van een aantal plaatsen in het plangebied is gedetailleerde informatie bekend omtrent de bodemkwaliteit. Gezien de informerende rol die het bestemmingsplan vervult, staat deze in het onderstaande kader vermeldt. Desondanks blijft de plicht om bij het uitvoeren van (bouw)werken het gemeentelijk Bodeminformatiesysteem te raadplegen onverminderd van kracht.

Ter plaatse van de geprojecteerde nieuwe brug over de Koopvaardersbinnenhaven (nabij Het Nieuwe Diep 42):

- De waterbodem is hier en daar sterk verontreinigd (klasse 4-slib).

Het Nieuwe Diep tot de Van Kinsbergenbrug:

- Het bodemgedeelte in het gebied van de aanlanding van de geprojecteerde nieuwe brug op Het Nieuwe Diep is verontreinigd. Gedacht moet worden aan zware metalen en PAK. Mogelijk zijn er ook (niet ontdekte) spots minerale olie, aangezien deze verontreiniging in dit gebied meer voorkomt. De uitgevoerde bodemonderzoeken zijn te summier om een goede beoordeling te geven van de bodemkwaliteit;
- Het vervolg van de weg, d.w.z. Het Nieuwe Diep tot aan de Van Kinsbergenbrug is gelegen op een dijklichaam. Aan de ene kant is de kade gelegen. Het hier uitgevoerde bodemonderzoek geeft lichte verontreinigingen aan. Aan de andere zijde zijn bedrijven gevestigd. Hier is de bodem licht tot sterk verontreinigd;
- Het Nieuwe Diep 39: lichte verontreinigingen, niet voldoende onderzocht, mogelijk PAK en minerale olie sterker verontreinigd;
- Het Nieuwe Diep 35-35a-36-38: sterke bodemverontreiniging minerale olie;
- Het Nieuwe Diep 35 tevens zware metalen/PAK boven interventiewaarde;
- Het Nieuwe Diep 34: zware metalen en PAK boven interventiewaarde;
- Het Nieuwe Diep 33, Havenkantoor: ernstige en urgente bodemverontreiniging met minerale olie;

Bovenstaande geldt voor de dieper gelegen delen van Het Nieuwe Diep.

Het Nieuwe Diep van Van Kinsbergenbrug tot en met de Paleiskade:

- Het noordoosten van de weg ligt de Visafslag. Hier heeft een bodemsanering plaatsgevonden. De bodem is nog wel verontreinigd, maar niet in sterke mate;
- Tussen weg en Visafslag is een sterke verontreiniging met minerale olie aanwezig; deze 'vlek' is niet afgeperkt;
- De bodem van Scheepswerf Visser is lokaal sterk verontreinigd. Dit is gebaseerd op oude onderzoeken;
- Op het terrein van de watersportvereniging nabij de brug is de bodem sterk verontreinigd met zware metalen en PAK;
- Het perceel van de Zeevaartschool, Het Nieuwe Diep 20, is verontreinigd met PAK. Ook dit betreft een oud onderzoek. Er vindt thans een actualiserend bodemonderzoek plaats;
- Op de kade bij Het Nieuwe Diep 22 is een sterke olieverontreiniging geconstateerd;
- Van de kade tussen Het Nieuwe Diep 22 en de Paleiskade én Het Nieuwe Diep 5 (marineterrein) is geen informatie van de bodem bekend;
- De bodem bij de Zeedoksluis is licht verontreinigd;

¹³ Het 'Brokxnat' verwijst naar een besluit dat genomen is in de jaren negentig van de vorige eeuw, en draagt de naam van de staatssecretaris die de betreffende regeling in het leven geroepen heeft. Het betreft het delegeren van de verantwoordelijkheid van een aantal wegen, gronden en waterstaatswerken naar provincie en gemeente. Het Brokxnat verwijst naar de gronden en wateren, het 'Brokxdroog' naar de wegen.

¹⁴ Wet Bodembescherming

- Bij de Paleiskade heeft een sanering plaatsgevonden; van de kwaliteit van de bodem tussen de weg en de bebouwing is niets bekend;

Gedeelte tussen Bevesierweg en Molenplein:

- De bodem tussen Bevesierweg en Molenplein is niet onderzocht;
- Wél is bekend dat er een opslag van asfalt en granulaat is (is geweest) langs de opstelstrook van de TESO;
- In het verleden heeft een vaste patatkraam gestaan aan het begin van de Hoofdgracht, ter hoogte van de kruising met het Molenplein. Deze kraam is afgebrand en mogelijk zijn er schadelijke stoffen in de bodem beland.

3.4.4 Luchtkwaliteit

Algemeen

Op 19 juli 2001 is het Besluit luchtkwaliteit in werking getreden. Er zijn grenswaarden in opgenomen voor de stoffen zwaveldioxide, stikstofoxiden (NO₂), fijn stof en lood. In het besluit is bepaald dat gemeenten bij de uitoefening van hun bevoegdheden de grenswaarden uit het besluit in acht dienen te nemen. Het besluit spreekt over grenswaarden en plandrempelwaarden. Grenswaarden zijn de normen waaraan in een bepaald jaar moet worden voldaan. Plandrempelwaarden zijn jaarlijks strenger wordende normen, die erop gericht zijn langzaam naar de grenswaarde toe te groeien. Een belangrijk uitgangspunt is dan ook gericht op de bescherming van de luchtkwaliteit en dat door ruimtelijke ingrepen geen nieuwe saneringsituaties ontstaan waarin gevoelige groepen worden blootgesteld aan een slechte luchtkwaliteit.

Onderzoeksresultaten

In 2004 is door Grontmij b.v. onderzoek uitgevoerd naar luchtkwaliteit in de gemeente Den Helder, welk onderzoek is aangevuld in 2006. Uit de berekeningen blijkt dat, ten gevolge van de gemeentelijke wegen, in 2015 geen overschrijding van de jaar gemiddelden en het aantal keren dat het 24-uurgemiddelde concentraties NO₂ wordt overschreden noch dat een overschrijding van zwaveldioxide, fijnstof en lood zullen optreden. Bij de berekening is uitgegaan van zeer ongunstige situaties (extreme meteorologische omstandigheden, waardoor de concentratie van de onderzochte stoffen hoog zijn). Hierdoor kan ervan worden uitgegaan dat de concentraties in 2015 waarschijnlijk nog lager zullen zijn. De bestaande bedrijven in het plangebied, zoals de scheepswerf en het straalbedrijf, leveren geen substantiële bijdrage aan de luchtverontreiniging.

Het bestemmingsplan voorziet niet in ontwikkelingen die zullen leiden tot een afwijking van de cijfers waarop het rapport luchtkwaliteit is gebaseerd..

3.4.5 Externe veiligheid

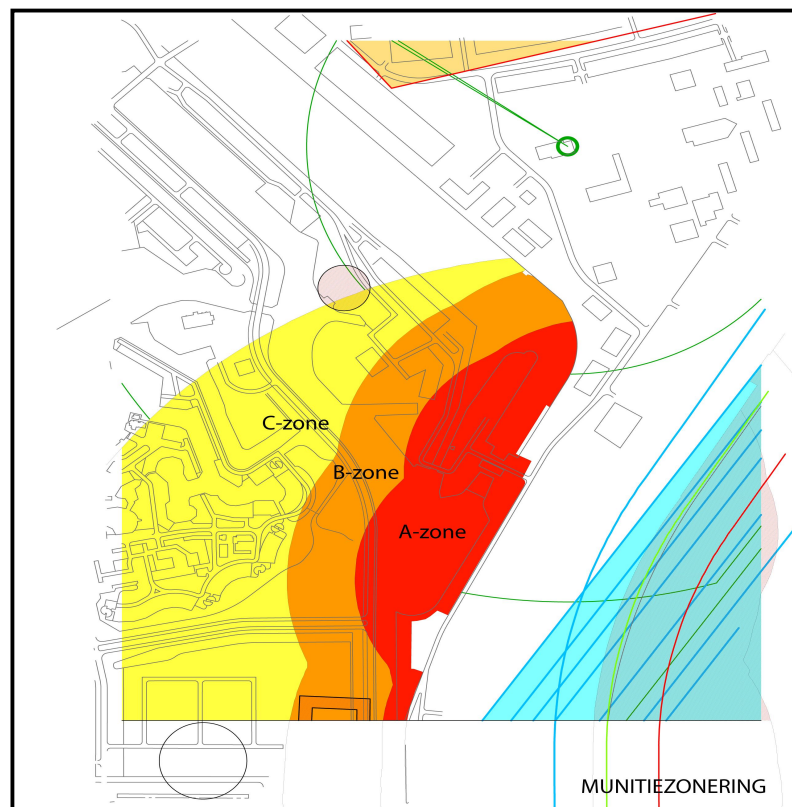
Munitieopslag

Op een deel van de Nieuwe Haven (marineterrein), plaatselijk bekend als 't Kuitje, is munitie opgeslagen waardoor in de omgeving van deze opslag beperkingen gelden voor het gebruik van gronden en gebouwen. Deze opslag is buiten het plangebied gelegen. De externe veiligheidscontouren vallen voor een deel in het plangebied. De externe veiligheidscontouren zijn op de bijgaande zoneringskaart aangegeven.

A-zone: -Dit is de kleinste zone, die direct om het complex is gelegen. Binnen de A-zone mogen zich geen bebouwing, openbare wegen, spoorwegen of druk bevaren waterwegen bevinden. Evenmin mogen zich hier parkeerterreinen bevinden, terwijl ook recreatie binnen deze zone niet is toegestaan. Agrarisch grondgebruik is mogelijk, mits zich slechts incidenteel personen in deze zone ophouden.

B-zone: Deze zone ligt om de A-zone. De straal; hiervan is ongeveer 1,5 keer zo groot als die van de A-zone. Binnen de B-zone is geen bebouwing toegestaan, waarin zich regelmatig personen bevinden, zoals huizen, winkels, kantoren, fabrieken, cafés e.d. Wegen met beperkt verkeer zijn toelaatbaar, evenals beperkte dagrecreatie, doch sportvelden, zwembaden, kampeerterreinen, caravanparken, jachthavens en dergelijke niet toegestaan.

C-zone: Deze zone ligt om de B-zone, waarbij de straal ongeveer 2x de straal van de B-zone is. De restrictie die binnen deze zone geldt, betreft gebouwen met vlies- of gordijngevelconstructies en voorts gebouwen met zeer grote glasoppervlakten, waarin zich als regel een groot aantal personen bevindt.



Figuur 13: Zoning veiligheidszoning munitieopslag 't Kuitje.

In verband met de gevolgen van deze zoning is de risicosituatie nader beoordeeld. In het schrijven (d.d. 27 februari 2002, kenmerk MG20020000460 dossier 13-20-16) van het ministerie van Defensie is door de Staatssecretaris een eindadvies gegeven betreffende de veiligheid rond het munitiecomplex 't Kuitje te Den Helder. Overleg tussen het Ministerie van VROM, de Gemeente Den Helder, de Koninklijke Marine, de Provincie Noord Holland en het Hoogheemraadschap Uitwaterende sluisen

heeft geleid tot de volgende aanbevelingen om het probleempunt op te lossen. Gedurende dit overleg is naar voren gekomen dat veranderingen die leiden tot een toename van activiteiten binnen de veiligheidszones rond het munitiecomplex nooit doorgevoerd mogen worden zonder dat daarbij overleg is gevoerd met alle betrokken partijen. Een voorwaarde daarbij is dat de gevolgen voor de veiligheid in beeld gebracht zijn. Veranderingen mogen nooit leiden tot een verslechtering van de veiligheidssituatie binnen de zones.

In de brief wordt bevestigd dat het groepsrisico¹⁵ voldoet aan het acceptatiecriterium uit de Circulaire Van Houwelingen. Ten aanzien van het individuele risico wordt het volgende gesteld (hierbij wordt alleen gerefereerd aan de op het voorliggende bestemmingsplan betrekking hebbende gedeelten van het advies):

Een groot gedeelte van het Noordhollands Kanaal ligt binnen de 10^{-5} externe veiligheidscontour voor het individueel risico van het munitiecomplex. Dit betreft de kans op een ongeval met 10 of meer dodelijke slachtoffers van ten hoogste 10^{-5} per jaar. De volgende maatregelen worden geadviseerd:

- Een aanlegverbod voor schepen waar de waterwegen binnen de 10^{-5} contour liggen;
- De procedure voor de afhandeling van het scheepvaartverkeer door de sluis zou verder gestroomlijnd moeten worden waardoor de afhandelingstijd beperkt blijft tot maximaal 15 minuten, hierbij dient voorrang gegeven te worden aan schepen met veel passagiers;
- Ook is voorrang op zijn plaats voor schepen die gevaarlijke stoffen vervoeren en onder de zogenaamde blauwe kegel varen;
- Voor de bediening van de sluis dienen beschermende constructies rond het bedieningshuis te worden aangebracht.

Ook zijn de gevolgen van een explosie voor de waterkering beoordeeld en daarmee de kans op overstroming. Door een gewijzigde belegging (opslag) op het munitiecomplex is het niet waarschijnlijk dat bij een explosie de waterkering wordt aangetast, omdat de omvang van de kraters die daarbij worden gevormd en de grondschok die optreedt relatief beperkt zijn.

Met de uitvoering van de aanbevelingen wordt voldaan aan het criterium van een acceptabele veiligheidssituatie rond het munitiemagazijnencomplex 't Kuitje. Hierdoor kan ook worden geconstateerd dat het bestemmingsplan in dit opzicht uitvoerbaar is.

Transport gevaarlijke stoffen

Risicoatlas gevaarlijke stoffen.

Binnen het plangebied is een route voor het transport van gevaarlijke stoffen aanwezig (de N 250), doch op grond van de Risicoatlas wegtransport gevaarlijke stoffen (ministerie van Verkeer en Waterstaat, 2003) is er geen sprake van aandachtssituaties, d.w.z. wegvakken waar het plaatsgebonden risico groter is dan $1.0 \cdot 10^{-6}$. Ook is er geen sprake van aandachtssituaties met betrekking tot het groepsrisico.

Aanvullend onderzoek tbv routing

In maart 2006 is medenaar aanleiding van de Circulaire Risiconormering Vervoer gevaarlijke stoffen en de Nota Vervoer Gevaarlijke Stoffen in opdracht van het gewest Kop van Noord-Holland door DHV Bv onderzoek gedaan met betrekking tot het vervoer van gevaarlijke stoffen in Den Helder. Het rapport Vervoer van gevaarlijke stoffen noodzaak van en mogelijkheden voor routing in Den Helder (MD-MO20060068) had tot doel de gemeente inzicht te geven in de huidige situatie rond het vervoer van gevaarlijke stoffen en het identificeren van mogelijke knelpunten en tot slot het geven van een basis voor de keuze om wel of niet te routeren.

De inventarisatie had betrekking op 4 modaliteiten:

- via de weg;
- via het water ;
- door buisleidingen;
- via het spoor.

Alleen de modaliteiten wegtransport en watertransport zijn van toepassing binnen het plangebied.

¹⁵ Groepsrisico: het risico voor personen in een omgeving van een inrichting (munitiecomplex) waarvan mag worden verwacht dat ze de kans op een dodelijk letsel lopen bij een accidentele explosie. Bij de berekening wordt gekeken naar de aspecten verblijfstijd, bezettingsgraad en de omstandigheid waarin een groep personen tijdens een accidentele explosie zou verkeren.

PR

Uit het onderzoek komt naar voren dat er met betrekking tot het persoonlijk risico (PR) gezien het geringe aantal weg transportbewegingen geen sprake is van een significante 10-6 contour. Hierdoor kan geconcludeerd worden dat er zich binnen de gemeente Den Helder (en dus het plangebied) het plangebied ten aanzien van het PR geen knelpunt voordoet.

Ten aanzien van transport over water is de frequentie van de transporten zo laag dat er geen sprake is van een knelpunt ten aanzien van externe veiligheid.

GR

Ten aanzien van het groepsrisico dient op grond van de Circulaire Risiconormering Vervoer Gevaarlijke Stoffen een berekening worden uitgevoerd om te bekijken of de oriëntatiewaarde voor groepsrisico wordt overschreden, tevens geldt er een verantwoordingsplicht bij een eventuele overschrijding van deze waarde.

Volstaan wordt met een algemene toelichting omdat binnen het plangebied geen hoge concentratie mensen aanwezig zijn binnen 85 meter van de weg, er geen minder zelfredzame mensen binnen 150 meter van de weg aanwezig zijn, de weg geen bevoorradingsroute is naar een bedrijf of industrieterrein waar gevaarlijke stoffen in tanks worden opgeslagen, de persoonsdichtheid langs de route minder is dan 100/ha en tevens de weg geen bevoorradingsroute is voor LPG.

De route wordt 2 maal per maand gebruikt voor het transporteren van gevaarlijke stoffen via de boot naar Texel. Het betreffen dan ammoniak voor de koelinstallaties voor het NIOS en chloorbleekloog voor het zwembad in Texel (5-12x per jaar).

Gezien het geringe aantal transportbewegingen binnen het plangebied alsmede dat er geen kwetsbare objecten langs de route aanwezig zijn wordt in samenhang met het rapport van DHV Bv geconcludeerd dat er geen overschrijding zal plaatsvinden van het groepsrisico.

Conclusie

Binnen het plangebied doen zich geen knelpunten voor ten aanzien van externe veiligheid en het vervoer van gevaarlijk stoffen.

Vliegveld

In het luchtruim boven Den Helder zijn funnels ten behoeve van het vliegverkeer van en naar Luchthaven Den Helder/ Marinevliegkamp De Kooy aanwezig. Vanaf het vliegveld lopen deze in zowel noordoostelijke als zuidwestelijke richting. De funnels liggen deels over het plangebied. Deze hebben, gelet op de daarmee samenhangende toegestane bouwhoogten, geen beperkingen voor het plangebied tot gevolg.

Radars

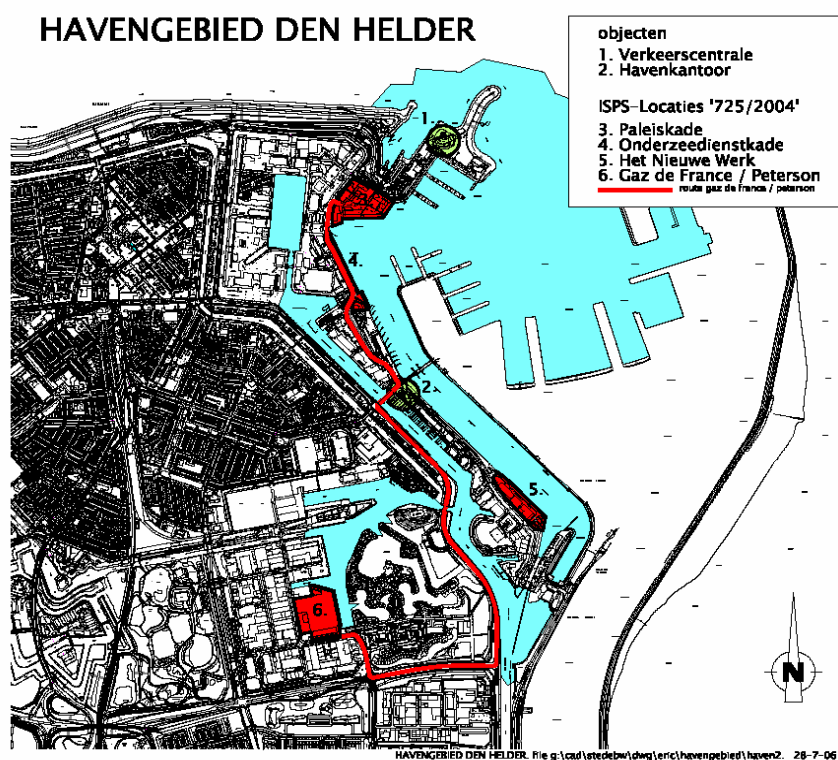
In het plangebied zelf bevindt zich ten minste één radar van de marine, en wel op schiereiland de Harssens. Op het marineterrein de Nieuwe Haven bevindt zich nog een dergelijke radarinstallatie, als mede de weerradar van het KNMI die geplaatst is op het dak van gebouw de Albatros. De plaatsing van met name deze laatste radar kan gevolgen hebben voor de hoogte en breedte van nieuwe bouwwerken in Den Helder. Het effect van de marineradarinstallaties op de Harssens en het haventerrein is onbekend.

ISPS

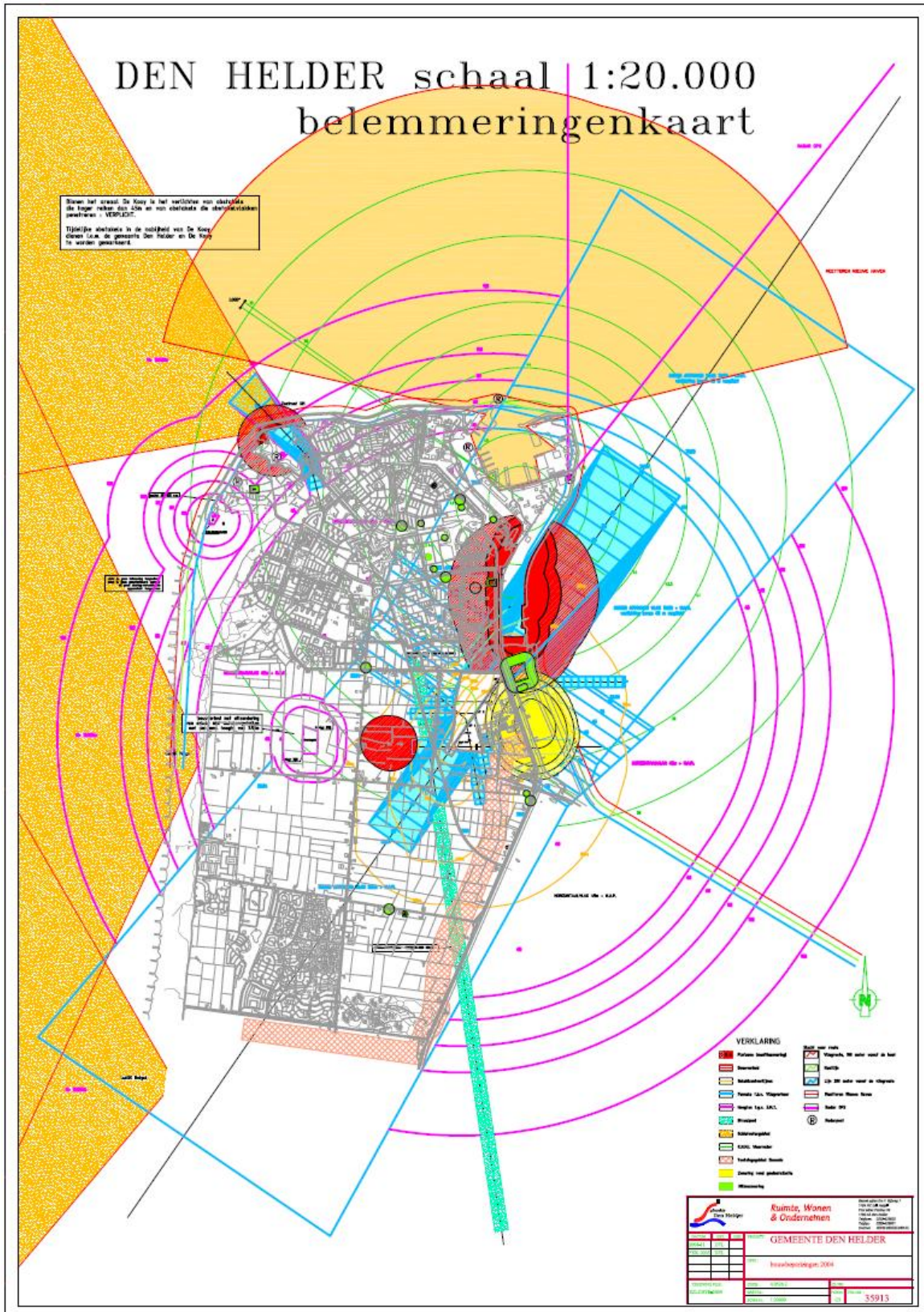
Op grond van de internationale regelgeving van de International Maritime Organisation (IMO) moeten havens voldoen aan de eisen in de International Ship and Port Facility Security (ISPS-code). Dit is een internationaal voorschrift dat verplicht tot het nemen van maatregelen voor de beveiliging van schepen en havenvoorzieningen. Op nationaal niveau zijn deze internationale veiligheidsmaatregelen voor havens geïmplementeerd in de Havenbrede Beveiligingswet, die sinds augustus 2004 van kracht is. De ISPS-code regelt de veiligheidssituatie aan boord van schepen en op plaatsen waar schip en kade samenkomen. De ISPS-code is van toepassing voor schepen die groter zijn dan 500 GT die internationale wateren bevaren, internationale passagierschepen, mobiele booreilanden en alle havenfaciliteiten waar bovenstaande vaartuigen worden afgehandeld. De havenfaciliteiten waar schepen worden afgehandeld die onder de ISPS-code vallen zijn afgesloten door middel van hekwerken en er vindt registratie plaats van een ieder die deze havenfaciliteit betreedt of verlaat. Alle

organisaties met havenfaciliteiten moeten preventieve beveiligingsmaatregelen nemen die zijn beschreven in een plan, het Port Facility Security Plan.

De paleiskade is ISPS gecertificeerd. Het Nieuwe Werk en de Onderzeedienstkade zijn ESA gecertificeerd (Equivalent Security Arrangement), een tijdelijke aanwijzing voor de periode van één jaar waarmee ISPS gecertificeerde schepen kunnen aanleggen aan ESA-kades. De ESA staat toe dat er in bepaalde gevallen andere beveiligingsmaatregelen gemaakt worden dan in de ISPS code beschreven staat, mits de maatregelen net zo effectief zijn. Het is de bedoeling dat de Onderzeedienstkade en Het Nieuwe Werk op termijn ook ISPS gecertificeerd zullen worden. Op het moment van het schrijven van het onderliggende plan werd het Port Facility Plan voor de haven van Den Helder ontwikkeld. Gevolg van de Havenbrede Beveiligingswet is dat bijvoorbeeld evenementen niet toegestaan kunnen worden op de ISPS en ESA gecertificeerde kades. De gemeente heeft een Risico Inventarisatie Evaluatie opgesteld voor het havengebied, en deze aan het ministerie van Verkeer & Waterstaat voorgelegd. Vervolgens wordt begin 2008 het Havenbrede Beveiligingsplan opgesteld en ter bestuurlijke besluitvorming voorgedragen.



Figuur 14: ISPS-locaties in het havengebied van Den Helder.



Figuur 15: versie van de belemmeringenkaart uit 2004. Gedurende de loop van 2007 wordt een geüpdate versie van deze kaart verwacht, daar de gegevens van deze versie intussen verouderd zijn. Bovendien betreft het een INDICATIE van de belemmeringen.

3.4.6. Bedrijven en milieuzonerings

In het plangebied zijn inrichtingen aanwezig die op grond van de VNG-publicatie 'Bedrijven en Milieuzonerings' een voorkeursafstand ten opzichte van andere bouwwerken kennen ten gevolge van geur, stof, geluid en gevaar. De afstand is onder andere afhankelijk van de aard en gebruik van zowel de overlastbron als het ontvangende gebouw (of locatie). De categorisering van de in het bestemmingsplan toegestane bedrijven is hiervan afhankelijk.

Bijna het gehele plangebied valt binnen het gezoneerd Industrieterein Rijkswerf, Nieuwe Haven, Nieuwe Diep en Visafslag. Dat betekent dat alle binnen de zoning gevestigde bedrijven samen niet boven de 55dB (binnenste zone) of de 50dB (buitenste zone) uit mogen komen. Vestiging van een inrichting hangt dan samen met de beschikbare geluidsruimte en van het al dan niet verlenen van een milieuvergunning. Op basis van de milieuvergunning die een inrichting (vaak een bedrijf) toegekend heeft gekregen geldt normaliter een voorkeursafstand ten opzichte van andere bouwwerken. Bedrijven met een zone zijn:

<u>Adres</u>		<u>Nadere bestemming</u>			
bedrijf	NR	SBI-Code	Omschrijving	categorie	Grootste afstand
Het Nieuwe Werk					
Gemaal Helsdeur	55	603000	pomp- en compressorstations van pijpleidingen	3	50
Eigenaar provincie N-H maakt onderdeel uit van het Noord-Hollandsch kanaal	54	632200	overige dienstverlening t.b.v. vervoer, kantoren	1	10
Zeevisserijbedrijven (even nrs. 38 t/m 50)	38 - 50	281001	constructiewerkplaatsen in gesloten gebouw	3	100
Seamar Services B.V.	49	281001	constructiewerkplaatsen in gesloten gebouw	3	100
Seamar Shipping B.V.	49	3513	vervaardiging van transportmiddelen, metalen schepen <25m	4	200
schietvereniging De Vrijheid (voorm. Torpedoloods)	36	926201	geweer- en pistoolbanen	4	200
Main BV.	kade	90309	Vuiloverslagstations	4	300
Havenwinkel	115	5132	Groothandel in vlees, vleeswaren, zuivelproducten, eieren, spijsoliën en vetten	2	30
Baan Jachtbouw & Constructions BV.	3	281001	constructiewerkplaatsen in gesloten gebouw	3	100
Het Nieuwe Diep					
Vroon Offshore Services & Vessels	88	632200	overige dienstverlening t.b.v. vervoer (kantoren)	1	10
Nic. Teerenstra BV.	62		metaaloppervlaktebehandelingsbedrijven	3	100
Voorm. Rijkswaterstaat Dienskantoor inmiddels verkocht door Domeinen	45	610000	vervoersbedrijven (uitsluitend kantoren)	2	10
Rederij Waterweg	43b	281001	constructiewerkplaatsen in gesloten gebouw	3	100
WSOV Breewijk	41	926217	Jachthavens	3	50
HOC Versteeg Offshore	39b	527000	Reparatie t.b.v. particulieren (excl. auto's en motorfietsen)	1	10
Consultants/Testing b.v					
Holland Stores Safety & Fire Control	36	515130	Grth. in vaste brandstoffen (klein, lokaal verzorgingsgebied)	3	100
Holland Stores Marine Den Helder	37	517000	overige grth. (bedrijfsmeubels, emballage, vakbenodigdheden)	2	30
Holland Stores Oilfield Supply & Services	37a	515130	Grth. minerale olieproducten (excl. brandstoffen)	3	100
LUWI	35	527000	Reparatie t.b.v. particulieren (excl. auto's en motorfietsen)	1	10
Maritieme Herbergh Neptunus	34	553000	restaurants, cafeteria's, snack bars, viskramen e.d.	2	30
Installatiebedrijf de Wint	34b4	527000	Reparatie t.b.v. particulieren (excl. auto's en motorfietsen)	1	10
ARZV de Phantarei/ adelborsten roei- en zeilvereniging	34a	926217	Jachthavens	3	50
Dansschool <i>Ambiente</i>	34a4	9234	muziek- en balletscholen	2	30
Marine Watersportvereniging/ Albatros	34	926217	Jachthavens	3	50
Weerstand Elektrotechniek B.V.	34bb	527000	Reparatie t.b.v. particulieren (excl. auto's en motorfietsen)	1	10
HWN Watersportvereniging	32c	926217	Jachthavens	3	50
snackbar de Razende Bol	27a	553000	restaurants, cafeteria's, snack bars, viskramen e.d.	2	30

REYM Waste Management (<i>terrein Visser</i>) voorm. ROC sector Scheepsvaart (leeg)	20	90309 803000	Vuiloverslagstations scholen voor beroeps-, hoger en overig onderwijs	4 2	300 30
Den Helder Support Service b.v.	22	51522	groothandel in metalen en halffabrikaten	3	100
Fresh Fish/ Coöperatieve visafslag	27b	7484.3	Visveiling	4	200
Ankerpark					
Scheepswerf Visser	1a	351.3	scheepsbouw- en reparatiebedrijven, metalen schepen < 25m	4	200
North Sea Palace	9	553000	restaurants, cafeteria's, snack bars, viskramen e.d.	2	30
Paleiskade					
Peterson Supplylink B.V.	41	90309	Vuiloverslagstations	4	300
DHTC Trainingcentre	70	803000	scholen voor beroeps-, hoger en overig onderwijs	2	30
Havenplein					
TESO (rijksveerhaven)	3	6311.1.2	Dienstverlening t.b.v. vervoer; laad/los-/ overslagbedrijven t.b.v. zeeschepen; stukgoederen	4	300
Parkeergelegenheid TESO	n.v.t.	6321	Autoparkeerterreinen, parkeergarages	2	30
Rebotex	3	553000	restaurants, cafeteria's, snack bars, viskramen e.d.	2	30
Schiereiland de Harssens					
Marine-terrein	nvt	752200	defensie	4	200

Niet alle activiteiten die omschreven worden in bovenstaande tabel kunnen daadwerkelijk aan een adres gekoppeld worden. Dit gaat vooral op voor de havenontvangstinstallatie, gevestigd op de kade van Het Nieuwe Werk. Niet vermeld in de tabel, maar wel in het bezit van een milieuzonering, zijn de twee windmolens welke direct buiten het plangebied liggen van Langelaan Windenergie op Het Nieuwe Werk (SBI-code 2902/40, categorie 4, voorkeursafstand 200 meter).

Vermeldenswaardig is dat er in de praktijk méér bedrijven met een milieuzonering in de haven aanwezig zijn dan in de bovenstaande tabel naar voren komt. Dit komt omdat voor de terreinen van de Paleiskade, schiereiland de Harssens en een gedeelte van het terrein van Scheepswerf Visser aan Het Nieuwe Diep/het Zwarte Pad één bedrijf vergunninghouder is. Bedrijven met een vergelijkbare of lichtere milieuzonering opereren dan onder de milieuvergunning van het verantwoordelijke bedrijf.

Tot slot dient gesteld te worden dat het met name de kades zijn van waaruit de milieubelaste activiteiten plaatsvinden. Dit betekent dat deze in het onderhavige bestemmingsplan bestemd zullen worden met de milieucategorie corresponderende met de activiteiten die nu aan enkele adressen toegekend zijn. In de praktijk opereren vooral op offshore en visserij gerichte bedrijven namelijk vanaf de kade en niet vanaf de locatie waar zij kantoor houden. Voor een overzicht van de in het bestemmingsplan toegestane bedrijven zie bijlage B.

3.5 Waterhuishouding (watertoets)

3.5.1 Beheer

Voor het plangebied geldt dat de zeehaven in beheer is bij de dienst Rijkswaterstaat Dienst Noord-Nederland. De dienst houdt zich binnen het kwaliteitsbeheer bezig met vergunningverlening op grond van de Wet verontreiniging oppervlaktewateren, die vereist is voor activiteiten binnen de provincie Noord-Holland. Binnen dit systeem zullen de vergunningen voor dempingen ten behoeve van verbreding van de Onderzeedienstkade en Visserijkade aangevraagd moeten worden. De vergunning voor de onderzeedienstkade is inmiddels door de dienst Rijkswaterstaat afgegeven.

De vaarweg Het Nieuwe Diep daarentegen is in beheer bij de gemeente Den Helder¹⁶. Dat betekent in concreto dat het beheer en onderhoud, en de eigendom van het Noordhollands Kanaal ten noorden van km. 79,998 de Koopvaardersbinnenhaven, de Van Kinsbergenbrug, de vaarweg Het Nieuwe Diep en de Zeedoksluis bij de gemeente berusten. Sinds november 2006 berust ook het eigendom van Het Nieuwe Diep daadwerkelijk bij de gemeente. Een deel van het gebied is in beheer bij het Hoogheemraadschap, namelijk de zeekering aan de noordzijde (de zeedijk), en de hoofdwaterkering aan de oostzijde die langs de zeehaven loopt. De weg Het Nieuwe Diep op de dijk langs deze zeehaven is in beheer en onderhoud van de gemeente Den Helder, onder vergunning van het Hoogheemraadschap. Daarnaast heeft het hoogheemraadschap het kwaliteit- en kwantiteitsbeheer van de binnenwateren namelijk het Noord-Hollandskanaal, de Koopvaardersbinnenhaven en Maritieme binnenhaven.

3.5.2 Binnendijks

Samengevat wateradvies van de waterbeheerder

De in het plan vallende waterkeringen zijn de *Helderse zeewering* (dijk 85) en de *Havendijk* (dijk 86). Voor de waterkeringen in zijn algemeenheid is de Keur Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier 2006 van toepassing én het Beheersplan Waterkeringen 2006-2010 van Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier. Voor de zogenaamde *keurzones* (de exacte afbakening op de kaart waarbinnen de in de Keur 2006 omschreven verplichtingen gelden), welke met de bestemming 'waterkering' moet worden opgenomen in het bestemmingsplan, wordt voor de Helderse Zeewering verwezen naar de conceptlegger van deze zeewering. Voor de Havendijk is nog geen (concept)legger beschikbaar; daarom wordt doorverwezen naar bijlage 1 van de bovengenoemde Keur 2006, waarin de overgangsbepaling van de dan geldende afmetingen van de zones in en van het keurgebied met betrekking tot de waterkering worden omschreven. Indien berekeningen aantonen dat de breedte van de waterkering volgens de overgangsbepaling te gering is, dient de berekende breedte te worden aangehouden¹⁷. De totale breedte van het keurgebied bestaat uit de zone waterstaatswerken en de beschermingszone. Binnen deze zones gelden verboden.

De in de Keur 2006 beschreven zones zijn benodigd om de huidige waterkering te beschermen. Daarnaast wordt er in het Beheersplan waterkeringen 2006-2010 ruimte gereserveerd in de zogenaamde vrijwaringzone, en in het profiel van vrije ruimte om de eventuele versterkingen van de waterkering in de toekomst veilig te stellen. Deze ruimtelijke reserveringen zijn benodigd in verband met de zeespiegelstijging en de bodemdaling. De waterkering bestaat zowel uit het grondlichaam als de daarbij behorende kunstwerken zoals keermuren, damwanden en sluisen. Het beleid van het hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier laat geen onomkeerbare bebouwing toe op de waterkering, zoals huizen, flats of (ondergrondse) parkeergarages.

Beschrijving huidig watersysteem

De zeewering loopt in het plangebied gelijk met Het Nieuwe Diep en Het Nieuwe Werk. Deze dijk met de daarin opgenomen kunstwerken vormen de scheiding tussen het zoute zeewatersysteem en het zoete boezemwatersysteem. Buitendijks zijn enkele bedrijven gevestigd. Binnendijks is een lint van bebouwing aanwezig waarvan enkele gebouwen gesitueerd zijn in de teen van het binnentalud. In het dijkvak bevinden zich vijf waterkerende constructies, namelijk de Zeedoksluis, twee coupures bij de

¹⁶ Overeenkomst tot regeling van het feitelijk onderhoud om te komen tot overdracht in beheer en onderhoud van waterstaatswerken in de gemeente Den Helder, nr. NHA 10509, 7 december 1995.

¹⁷ Keur Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier 2006, p. 20.

Admiraal Moormanbrug, de Koopvaardersschutsluis en net buiten het plangebied maar wel van belang, gemaal de Helsdeur. Op een aantal plaatsen in met name het havengebied is sprake van verontreinigde waterbodems.

Zoet boezemwatersysteem.

Het waterkwaliteitsbeheer van dit watersysteem berust bij het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier.

Binnendijks bevinden zich gescheiden rioolstelsels. Het met fecaliën of door bedrijfsmatige activiteiten vervuilde water wordt door middel van pompen en persleidingen afgevoerd naar overige delen van het gemeentelijk rioolstelsel vanwaar transport naar de rioolwaterzuivering plaats vindt. Neerslag op terreinen wordt vrij geloosd op het brakke oppervlaktewater. Waar dit vereist is geschiedt lozing via een regenwaterstelsel met plaatselijke voorzuivering met vergunning van de waterkwaliteitsbeheerder. Aan de Koopvaardersbinnenhaven grenst een scheepsreparatiewerf met een drijvend dok en een scheepsconservatiebedrijf (met straalactiviteiten) met een gesloten dok. Deze activiteiten zijn ook verantwoordelijk voor de daarbij horende scheepsbewegingen.

Naast deze bedrijfsscheepvaart vindt recreatievaart plaats van en naar jachthavens aan dit water. Deze jachthavens beschikken over afzuigsystemen waarmee vuilwatertanks van de recreatievaart geleegd kunnen worden. Verder wordt de Koopvaardersbinnenhaven gebruikt voor de recreatievaart naar de Flaneerkade en de nautische museumhaven van het complex oude Rijkswerf Willemsoord, buiten het plangebied.

In de oorspronkelijke keur van 2001¹⁸, die tevens de rol van legger speelt, staan de te onderscheiden werken met de bijbehorende bodembreedten, bodemdiepten, de bovenbreedte en de onderhoudsplichtigen weergegeven. De binnen het plangebied voorkomende werken zijn de Koopvaardersbinnenhaven, de dijk Het Nieuwe Diep, de Zeedoksluis, de Van Kinsbergenbrug en een deel van het Noord-Hollands Kanaal. Verder wordt een rioolpompgemaal beschreven, tussen de Visafslag en scheepswerf Visser, waarvan de gemeente verantwoordelijk is voor het beheer en het onderhoud.

3.5.3 Buitendijks

Zout zeewatersysteem.

Het beheer van dit watersysteem berust bij Rijkswaterstaat Dienst Noord-Nederland.

Met betrekking tot toekomstig beleid voor dit gedeelte, dient te worden aangesloten bij het door de ministerraad op 14 september 2007 vastgestelde Beleidslijn kust. Hierin wordt met betrekking tot het plangebied gesteld dat: Ruimte voor uitbreiding van gebruiksfuncties moet in samenhang worden gezien met de benodigde ruimte voor toekomstige versterking van de zeekering, inclusief de reservering van ruimte voor 200 jaar zeespiegelstijging.

Aan de Paleiskade meren schepen aan ten behoeve van de offshore om te laden en lossen. Langs de Onderzeedienstkade en voor de Visafslag bevinden zich voorzieningen voor het afmeren van offshore- en vissersschepen.

Een concrete verandering in het havengebied is de verbreding van de Onderzeedienstkade, die in augustus 2008 gerealiseerd moet zijn, en waarvoor inmiddels de benodigde vergunningen zijn afgegeven. Deze moet meer ruimte gaan bieden voor vooral offshore gerelateerde schepen. Tevens wordt in het kader van onderhoud de visserijkade vernieuwd en verbreed.

Langs de visserijkade en de kaden ten zuiden van de Admiraal Moormanbrug wordt afgemeerd door visserij en sportvissector. De haven huisvest enkele bedrijven die binnen de zwaardere milieucategorieën vallen. Dit gebied ligt dan ook in het gezoneerd Industrieterrain Rijkswerf, Nieuwe Haven, Nieuwe Diep en Visafslag. Voor recreatievaart is ruimte voor passanten beschikbaar in de marinejachthaven bij Fort Harssens.

Door klimaatverandering en zeespiegelrijzing kan de veiligheid m.b.t. overstromingen in het buitendijkse gedeelte van het havengebied in de toekomst mogelijk in gevaar komen. Eventuele risico's zijn voor de ondernemers die zich hier hebben gevestigd en/of willen gaan vestigen. Rijkswaterstaat heeft formeel geen bevoegdheden veiligheidseisen te stellen aan buitendijkse ontwikkelingen.

¹⁸ Keur Hoogheemraadschap Uitwaterende Sluizen 2001, september 2001, Waterschap Hollands Kroon.

Buitendijks bevinden zich gescheiden rioolstelsels. Het met fecaliën of door bedrijfsmatige activiteiten vervuilde water wordt door middel van pompen en persleidingen afgevoerd naar overige delen van het gemeentelijk rioolstelsel vanwaar transport naar de rioolwaterzuivering plaats vindt. Neerslag op terreinen wordt vrij geloosd op het zoute oppervlaktewater. Waar dit vereist is geschiedt lozing via een regenwaterstelsel met plaatselijke voorzuivering met vergunning van de waterkwaliteitsbeheerder. Het hotel/restaurant op de kop van de TESO-rijksveerhaven loost het bedrijfsafvalwater op het buitenwater (zoutwater).

Advies zoutwatertoets

Ten aanzien van de watertoets zoutwater heeft Rijkswaterstaat het bureau Oranjewoud in juli 2007 opdracht gegeven om te komen tot een zoutwater advies. De gesprekken hiertoe zijn eind augustus 2007 gestart. In november 2007 is het wateradvies voor het zoutwatersysteem uitgebracht. Het advies is (blauw/cursief) verwerkt in deze paragraaf. Het advies is als bijlage G bij dit bestemmingsplan gevoegd.

Hierin wordt o.a. gesteld dat:

“Op grond van de Europese Kaderrichtlijn Water (KRW) van 22 december 2000 dient de huidige waterkwaliteit niet te verslechteren, het zogenaamde "stand still" principe is van kracht. Het bestemmingsplan geeft geen wijziging ten opzichte van de huidige situatie en voldoet daarmee aan het "stand still" principe. Voor ontwikkelingen die binnen het bestemmingsplan plaats vinden, geldt dat moet worden voldaan aan de waterkwaliteitsnormen van de KRW.

Het eventueel openstellen van de sluizen van het Boerenverdriet die toegang geven tot het Natte Dok van de voormalige Rijkswerf Willemsoord mag niet leiden tot verslechtering van de lokale waterkwaliteit. Ook hier geldt dat voldaan moet worden aan de waterkwaliteitsnormen van de KRW.

Bedrijven op buitendijkse locaties dienen in geval van calamiteiten waarbij lozingen op het buitenwater aan de orde zijn Rijkswaterstaat z.s.m. te informeren. Tel nr. 058-2344215 Rijkswaterstaat Dienst Noord Nederland.”

3.5.4 Gevolgen bestemmingsplan

Daar het onderliggende plan een conserverend plan betreft, zal de uitvoering ervan binnendijks geen gevolgen hebben voor het watersysteem, De enige wijziging die rechtstreeks bestemd wordt, is de eerder genoemde verbreding van de Onderzeedienstkade en visserijkade.

In het onderhavige bestemmingsplan is de bestaande bebouwing binnen de door het hoogheemraadschap aangegeven vrijwaringzones conserverend bestemd. Nieuwe bebouwing is hier niet toegestaan.

Dempingen dienen één op één gecompenseerd te worden.

3.6 Verkeer, vervoer en infrastructuur

3.6.1 Bereikbaarheid

Huidige situatie

Het plangebied is ontsloten door middel van Het Nieuwe Diep en Het Nieuwe Werk, die bereikbaar zijn via de Hoofdgracht, de Van Kinsbergenbrug en de Admiraal Moormanbrug. Deze wegen zijn aangemerkt als Gebiedsontsluitingsweg. De overige wegen in het plangebied zijn aangemerkt als erftoegangswegen. In het plangebied zijn alleen voorzieningen voor langzaam verkeer getroffen langs de Hoofdgracht en langs de aan- en afvoerweg van de TESO terminal.

3.6.2 Ongevallen

Sinds kort (januari 2004) is het verkeersongevallenprogramma VERAS in werking waarmee een overzicht verkregen kan worden van het ongevallenbeeld op diverse wegvakken en kruispunten van het gemeentelijke wegennet. Bij de aanpak van verkeersonveilige locaties hebben black spots (meer dan 6 ongevallen met lichamelijk letsel in 3 jaar) voorrang. In het plangebied komen deze niet voor.

Afhankelijk van de financiële middelen wordt in regionaal verband de taakstelling nagestreefd van 25% minder verkeersslachtoffers.

Overigens wordt het verbeteren van verkeersonveilige infrastructuur volgens het principe van Duurzaam Veilig uitgevoerd zoveel mogelijk gelijktijdig met de planning van het Wegbeheer.

Totaal aantal verkeersongevallen op Het Nieuwe Diep en de Hoofdgracht in de periode 2001 t/m 2003:

Jaar	2001	2002	2003	totaal
Dodelijk	0	0	0	0
Letsel	7	4	5	16
Ums ¹⁹	19	28	20	67
Totaal	26	32	25	83

Duurzaam Veilig

Duurzaam Veilig is een systeembenadering van de verkeersveiligheidsproblematiek waarbij wegen in categorieën worden ingedeeld (Categoriseringsplan) om te komen tot een goede afstemming tussen de functie, de omgeving en het gebruik van de weg.

Daarvoor is het gemeentelijke wegennet ingedeeld in zogeheten Erftoegangswegen (maximale snelheid 30 km/u) waar de verblijfsfunctie prevaleert boven de verkeersfunctie en in Gebiedsontsluitingswegen (maximale snelheid 50 km/u), die aan te merken zijn als belangrijke verkeersaders. Een tussenvorm is de zogeheten Erftoegangsweg-Plus waar nog sprake is van een zekere mate van doorgaand verkeer. In de wegennetvisie van de gemeente worden op deze categorie wegen in verband met de verkeersveiligheid snelheidsremmende maatregelen genomen en worden deze te zijner tijd heringericht als 30 km Erftoegangsweg.

In de wegennetvisie (Categoriseringsplan) van de gemeente (juli 2000) is zowel de N250 (Binnenhaven, Zuidstraat, Weststraat) als Het Nieuwe Diep aangemerkt als een 50 km/u Gebiedsontsluitingsweg.

De inrichting van de duurzaam veilige weginfrastructuur gebeurt volgens de operationele eisen en ontwerpelementen van het ASVV 2004 en de Richtlijn Essentiële Herkenbaarheidkenmerken van weginfrastructuur.

3.6.3 Recreatief verkeer

De regionale Duinroute komt langs de N250 de stad binnen en loopt via de Binnenhaven in het plangebied en de Zeepromenade naar het aansluitende duingebied, om vervolgens weer naar het zuiden te gaan.

¹⁹ Uitsluitend materiële schade

3.6.4 Parkeren

Langs Het Nieuwe Diep zijn de nodige bedrijven gevestigd die afhankelijk zijn van parkeervoorzieningen op de openbare weg. Het parkeren vindt plaats op het parkeerterreinen aan het Ankerpark en Het Nieuwe Diep/Koopvaardersbinnenhaven, langs de rijbaan aan de Koopvaardersbinnenhaven en op de rijbaan van het Nieuwe Diep. Nabij het parkeerterrein het Nieuwe Diep/Koopvaardersbinnenhaven zijn echter ook de ligplaatsen van sportvisschepen gesitueerd. Op topdagen van deze branche, in de zomermaanden, is de parkeerdruk in dit gebied relatief hoog en wordt veelvuldig op de kades geparkeerd, wat de nodige hinder oplevert. Het opheffen van bestaande parkeerruimte moet worden voorkomen of in voorkomend geval worden gecompenseerd.

Het parkeren rond de TESO-rijksveerhaven is een problematiek op zich. Gebruikers van de veerdienst bezetten op piekdagen alle vrije parkeerruimte in de omgeving van de veerhaven. Omdat op piekdagen niet kan worden voorzien in de parkeervraag, wordt veelvuldig fout geparkeerd. Ook in het plangebied wordt dan op kades geparkeerd, wat hinder oplevert voor alle activiteiten op die kades. Op grond van een nader parkeeronderzoek is gebleken dat zich over een wat groter gebied gerekend geen bijzondere problemen voordoen, doch wel in de directe omgeving van de TESO-rijksveerhaven. Dat betekent dat er maatregelen mogelijk zijn om de problemen die zich voordoen te kunnen ondervangen. Deze kunnen liggen in de sfeer van parkeerverboden, blauwe zones, betaald parkeren, parkeren voor vergunninghouders etc.

3.6.5 Openbaar vervoer

TESO

Sinds 1907 verzorgt de Texels Eigen Stoomboot Vereniging (TESO) een veerdienst tussen Den Helder en het eiland Texel. Volgens de reguliere dienstregeling vaart er ieder uur een boot van Den Helder richting Texel, vanaf 06:30 in de ochtend tot 21:30 's avonds. De overtocht duurt ongeveer 20 minuten. Op zon- en feestdagen begint de dienst, afhankelijk van het seizoen, één of twee uur later.

De veerboten vervoeren naast personen, fietsen, motoren, personenwagens en caravans ook vrachtauto's. Afvaarten vanaf Den Helder vinden steeds plaats op het halve uur (vanaf 06:30).

Bus

Tussen de TESO-veerboot en het NS stationcentraal rijdt buslijn 33 via de route over de Kanaalweg, de Prins Hendriklaan en de Polderweg. Voor een goede aansluiting op de dienstregelingen van de boot en de trein (uurs- halfuursverbinding) is een gegarandeerde doorstroming van de bus een randvoorwaarde (rijtijd maximaal 7 minuten).

De aanwezigheid van een vrijliggende busbaan langs het opstel terrein voor de TESO-rijksveerhaven, de vrije doorgang op de keerlus en via het elektronisch te openen toegangshek nabij het loket van de TESO, zijn in de huidige situatie dan ook essentiële voorzieningen in de busroute van lijn 33.

In Noord-Holland Noord is de provincie opdrachtgever voor het stads- en streekvervoer. De uitvoering gebeurt door Connexxion. De gunning van de concessie aan Connexxion is in samenspraak met de gemeente gedaan en betreft de periode 2002-2008.

3.7 Kabels, leidingen en andere belemmeringen

Inleiding

Leidingen, die uitsluitend zijn bedoeld om afzonderlijke percelen van energie of telecommunicatiemogelijkheden te voorzien, hoeven in het bestemmingsplan geen regeling te krijgen.

Het provinciale beleid is erop gericht nieuw te leggen leidingen zoveel mogelijk te bundelen met bestaande of met andere vormen van infrastructuur ten behoeve van een optimaal grondgebruik. Natuurgebieden (en gebieden met bijzondere waarden) en met te behouden waarden in de bodem, moeten zoveel mogelijk van aanleg van leidingen worden gevrijwaard.

Riolering

In het plangebied is een gescheiden rioleringsstelsel aanwezig. Het inzamelen van afvalwater vindt plaats door middel van vrij-verval-leidingen die lozen op rioolgemaal. Vanaf de rioolgemaal wordt het afvalwater via persleidingen en gemeentelijke rioolstelsels naar de afvalwaterzuiveringsinstallatie gevoerd. In het plangebied volgt het rioleringsstelsel het wegennet.

Nutsvoorziening

Drinkwater, elektriciteit, gas, telecom en CAI worden via het hoofdwegennet aangevoerd en via een ondergronds leidingnet verder over het plangebied gedistribueerd. Hiervoor hoeven geen specifieke maatregelen te worden getroffen in het kader van het bestemmingsplan. Op diverse plaatsen in het plangebied zijn zinkers aanwezig waarmee de nutsvoorzieningen de havens kruisen.

Straalverbinding c.a.

Boven het plangebied liggen geen straalpaden. Rekening houdend met de KNMI-weerradar, de funnels voor het voor het vliegverkeer en weergegeven hoogtebelemmeringen in het Structuurschema Militaire Terreinen 2, gelden voor het plangebied echter wel maximale bouwhoogtes die variëren van 42,5 meter in het noordwestelijke deel tot 45 meter in het zuidoosten. Zie de kaart hoogtebelemmeringen hoofdstuk 3.4.5. Dit vormt geen probleem, gelet op de toegestane maximale hoogten van gebouwen en bouwwerken in het plangebied.

Zeewering

De zeewering loopt in het plangebied gelijk met Het Nieuwe Diep en Het Nieuwe Werk. Buitendijks zijn enkele bedrijven gevestigd. Binnendijks is een lint van bebouwing aanwezig waarvan enkele gebouwen zijn gesitueerd in de teen van het binnentalud. De waterkering is grotendeels voorzien van een damwandconstructie.

In het dijkvak bevinden zich 6 waterkerende constructies, namelijk de Zeedoksluis, twee coupures bij de Admiraal Moormanbrug, het Gemaal Visafslag, de Koopvaardersschutsluis en het gemaal "De Helsdeur" (dit laatste ligt buiten het plangebied). Tussen deze twee kunstwerken bestaat de kering uit hooggelegen terrein.

In de Keur Hollands Noorderkwartier 2006 worden waterkeringen onderverdeeld in het waterstaatswerk en de aangrenzende beschermingszones. Op grond van de keur zijn binnen de begrenzing van het waterstaatswerk en de beschermingszones bepaalde handelingen verboden. Het dagelijks bestuur van het Hoogheemraadschap kan voor deze verboden ontheffing verlenen.

Voor de op de kaart voor vrijwaringszone aangewezen gronden gelden beperkingen uit het Streekplan Noord-Holland Noord van de provincie Noord-Holland en het "Beheersplan Waterkeringen 2006 - 2010" van het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier.

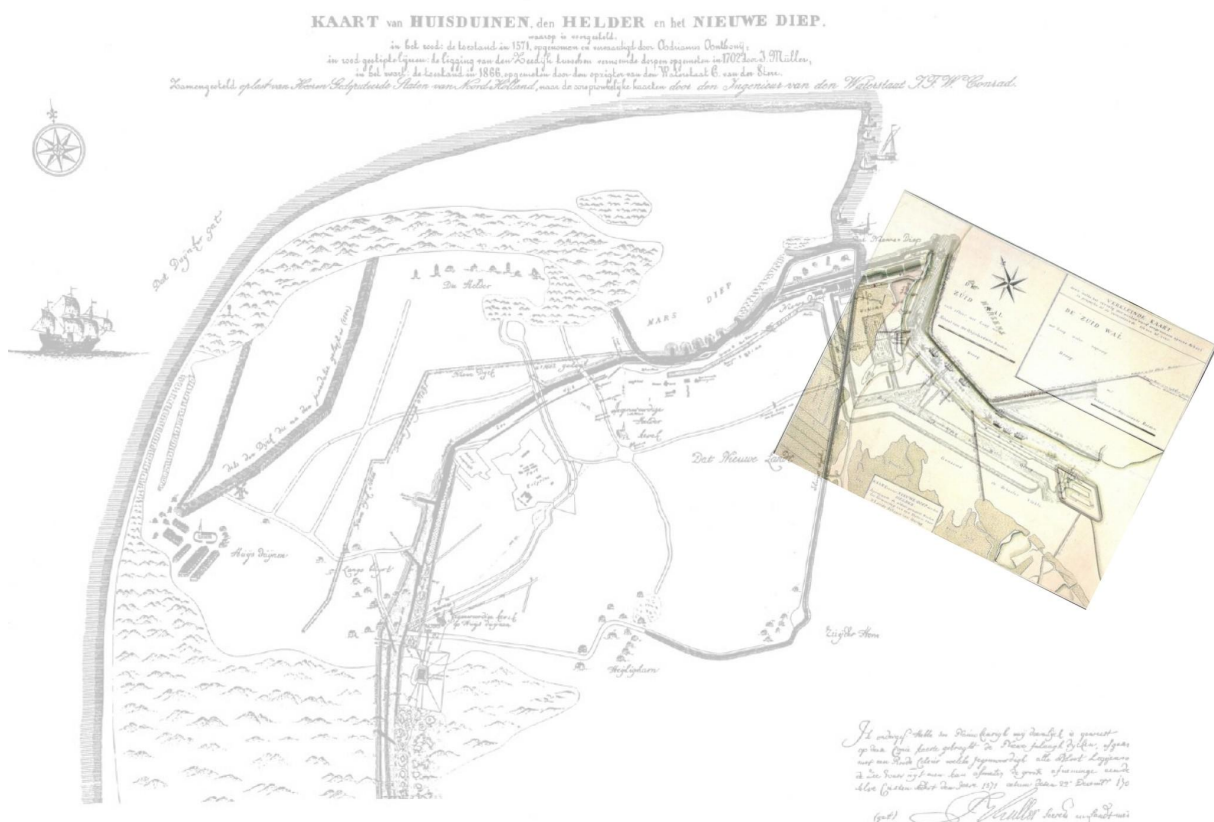
Zinkers

Op diverse plaatsen in de Koopvaardersbinnenhaven en Het Nieuwe Diep zijn zinkers aanwezig die de koppeling van wegtracé naar wegtracé vormen. Deze zinkers liggen op basis van vergunning van de diverse waterbeheerders. De zinkers zijn niet alleen in eigendom van de nutsbedrijven maar ook van het ministerie van Defensie. Deze zinkerverbindingen zijn van cruciaal belang voor het functioneren van de civiele haven en de Nieuwe haven terrein van Defensie.

3.8 Stedenbouwkundige analyse en visie

3.8.1 Gebiedsbeschrijving/stedenbouwkundige analyse

Het plangebied kenmerkt zich door een zeer divers bebouwingsbeeld. Er is een aantal rijks- en gemeentelijke monumenten aanwezig: het gaat daarbij om Fort Oostoever, het voormalige douanekantoor, de voormalige Petotjohloods en de voormalige Zeevaartschool. Over het algemeen bestaat de bebouwing uit grotere gebouwen, losstaand van elkaar, met een duidelijke bedrijfsmatige uitstraling. Het meest opvallende gebouw in het zuidelijke plangedeelte is de hoge hal van het scheepsschildersbedrijf, die is gebouwd over de voormalige sluiskolk ter plaatse. Afgezien van de bovengenoemde monumenten (zie ook 3.2.4) gaat het om gebouwen zonder bijzondere kwaliteiten. Voor een groot gedeelte van het plangebied zal in de loop van 2007 de aanwijzing tot beschermd stadsgezicht van kracht worden. Deze aanwijzing heeft dan ook voornamelijk betrekking op de historische structuren in het plangebied, tot uitdrukking komend in de begrenzingen van de voormalige fortificaties (Fort Oostoever, Fort Harssens), de eventueel nog aanwezige restanten daarvan, de aanzichten op waardevolle structuren, zoals de Oude Rijkswerf en de havendijk.



Figuur 16: weergave van de oorspronkelijke havenstructuur, met daarin het lichaam van de havendijk.

3.8.2 Stedenbouwkundige visie

Op met name de binnenzijde van de havendijk is een stedenbouwkundige visie gemaakt²⁰

Deze havendijk is stedenbouwkundig op te delen in drie onderdelen met een verschillend voorkomen:

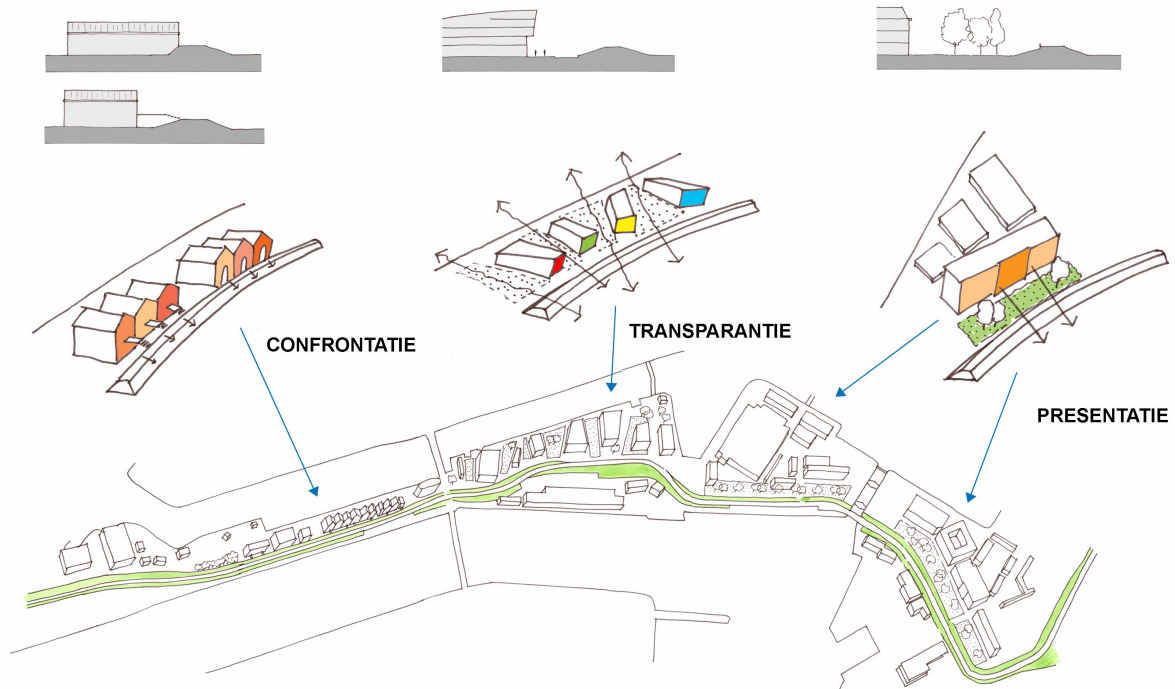
- *presentatie*: ter hoogte van Willemsoord is er, door de historische gebouwen en de voorgelegen tuin, sprake van een formele presentatie van het gebied.
- *transparantie*: het Ankerpark ontwikkelt zich tot een open, transparant gebied, dat het havenfront visueel verbindt met de stad. Tussen de bebouwing is sprake van doorzichten, die het transparante karakter van het gebied bepalen. De bebouwing presenteert zich aan

²⁰ Wageningen TNO Marien, kenniscluster aan het Marsdiep, februari 2006, gemeente Den Helder & gemeente Texel.

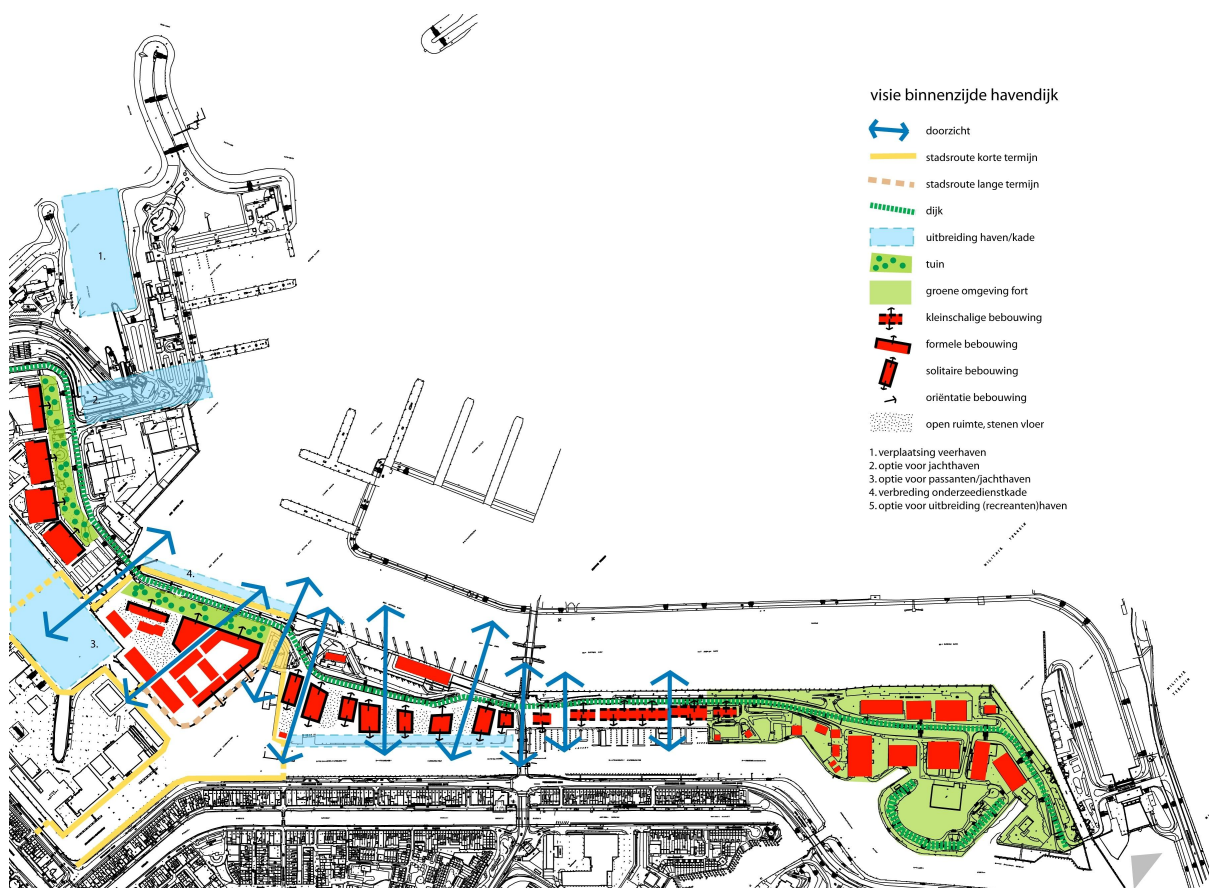
de ene kant met de kopgevel aan Het Nieuwe Diep, de andere kant richting stad en de Koopvaardersbinnenhaven.

- *confrontatie*: tussen het Ankerpark en Fort Oostoever wordt de dijk met de bebouwing geconfronteerd. Hier is sprake van kleinschalige bebouwing die door middel van trappen vanaf de dijk direct bereikbaar is, of die tegen de dijk is aangebouwd. Naarmate het fort nadert wordt de omgeving groener.

De havendijk is een groen element in het havengebied, waarover de ontsluitingsroute loopt. De dijk functioneert daarmee als een soort boulevard door het havengebied, met zicht op haven en de stad.

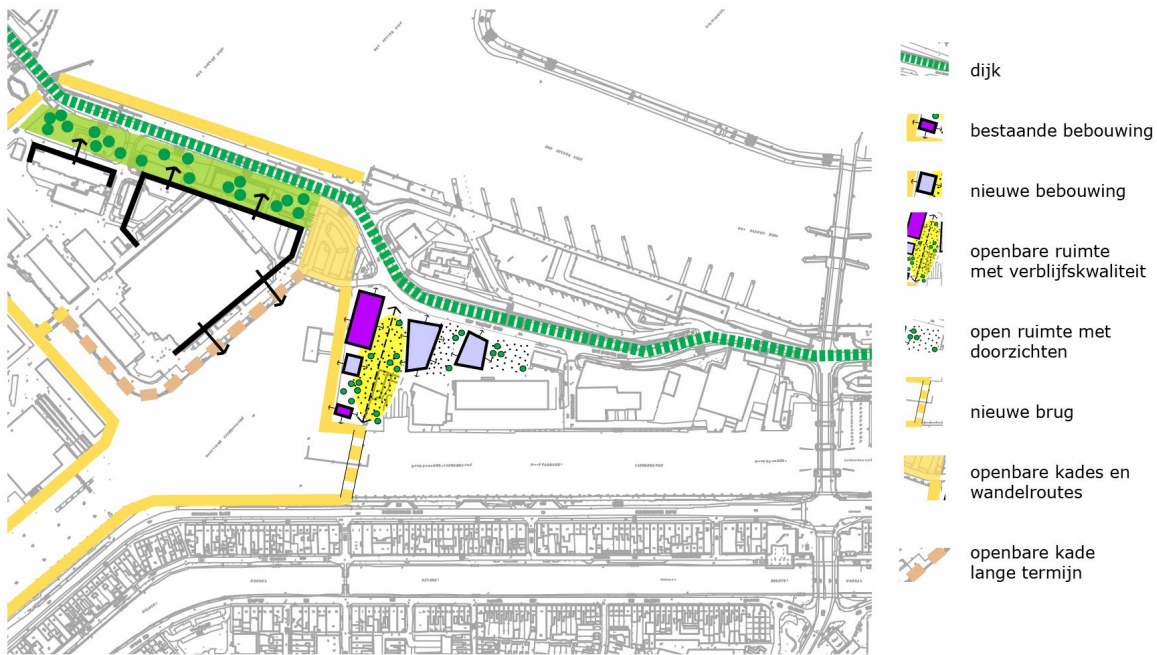


Figuur 17: te onderscheiden stedenbouwkundige structuren in de haven



Figuur 18: stedenbouwkundige visie binnenzijde van de zeevering (havendijk, c.q. Het Nieuwe Diep).

Voor een goede verbinding tussen de stad en de haven zijn wandelroutes door het plangebied van belang. Daarbij gaat het om de doorsteek langs de Zeedoksluis, via een promenade naast de Onderzeedienstkade richting het Ankerpark. Op korte termijn is een invulling van de Onderzeedienstkade als openbaar gebied, gezien de functie als laad- en losvoorziening ten behoeve van internationale zeevaart, niet mogelijk. Dit hangt samen met de Havenbrede Beveiligingswet die vereist dat dergelijke kades afgesloten dienen te worden voor het publiek en slechts na legitimatie voor bestemmingsverkeer toegankelijk zijn (zie 3.4.5 Externe veiligheid). Over een nog aan te leggen brug gaat de route terug naar de stad. Belangrijke plekken en doorzichten op deze route zijn: de Zeedoksluis, een doorzicht over Buitenveld richting Willemsoord, de open ruimte tussen Buitenveld en het Ankerpark en het gebied voor de Hogere Zeevaartschool die in het verlengde van “de Ankerparkbrug” ligt.



Figuur 19: nadere uitwerking van stedenbouwkundige visie voor het Ankerpark.

3.9 Welstand

Welstandsregime

Bij de toetsing van bouwaanvragen wordt op een aantal punten getoetst: het bestemmingsplan, de welstand en de bouwverordening. In een bestemmingsplan worden de stedenbouwkundige randvoorwaarden gesteld voor gebouwen en bouwwerken (situering, bouwmassa etc. door middel van de planvoorschriften). Door een toetsing aan welstandsnormen wordt vooral de architectonische kwaliteit bewaakt. Dit laatste gebeurt dus niet aan de hand van een bestemmingsplan, maar aan de hand van een welstandsnota. In het hier volgende wordt volledigheidshalve kort aandacht besteed aan deze nota, maar een en ander kan geen gevolgen hebben voor de rol van het bestemmingsplan. Welstandstoetsing vindt slechts plaats op grond van de Welstandsnota.

Het plangebied valt uiteen in twee verschillende welstandsgebieden: de Paleiskade en de TESO-rijksveerhaven vallen onder het welstandsgebied oude Rijkswerf. De rest van het plangebied geldt als een zogenaamd 'regulier welstandsgebied'.

Voor het welstandsgebied van de oude Rijkswerf, waar de Paleiskade en de TESO-rijksveerhaven onder vallen, zijn vooralsnog geen welstandscriteria vastgesteld, daar het een gebied betreft dat in ontwikkeling is. Deze criteria kunnen pas later door de gemeenteraad aanvullend op de welstandsnota worden vastgesteld als er een concreet stedenbouwkundig plan aan ten grondslag ligt.

In de welstandsnota Den Helder (2004) is De Haven aangeduid als onderdeel van de Periferie, als **regulier welstandsgebied**. In de nota zijn hiervoor gebiedsspecifieke welstandscriteria benoemd. Hieronder zijn deze weergegeven, zoals die van toepassing zijn ten tijde van de vaststelling van het bestemmingsplan. Deze criteria kunnen gedurende de planperiode worden gewijzigd als de Welstandsnota wordt aangepast. De hieronder opgenomen welstandscriteria hebben daarom een zuiver informatief karakter en daarom is het noodzakelijk bij toetsing de actuele welstandsnota te raadplegen.

Onder andere voor de Haven wordt in het welstandstoezicht extra aandacht besteed aan de samenhang en eenheid van de gebieden met een bepaalde individualiteit van gebouwen. Dit houdt in dat gestreefd wordt naar (groene) samenhangende openbare ruimte waarin losse bebouwingselementen zijn geplaatst. Daarnaast zal men bij toetsing van bouwplannen extra aandacht geven aan een alzijdige benadering en een relatief hoogwaardige architectonische kwaliteit. In dit geheel is pluriformiteit het belangrijkste aspect. Ruimte voor schaalverschillen, expressie en

afwisseling. De samenhang dient voornamelijk gezocht te worden in de openbare ruimte, groenvoorzieningen en structuur.

Bij welstandstoetsing van bedrijfswoningen zullen bij de planbeoordeling de volgende uitgangspunten gehanteerd worden.

- Bedrijfswoningen integreren in de bouwmassa.
- Bedrijfswoningen een utilitair uiterlijk geven.

4 Ontwikkelingsvisie

4.1 Planologische en ruimtelijke uitgangspunten

De in voorgaande hoofdstukken besproken ruimtelijke inventarisatie in samenhang met de beschreven beleidskaders leiden samen tot een aantal planologische en ruimtelijke uitgangspunten die bepalend zijn voor de opzet en het karakter van de plankaart en de voorschriften. Hier uit vloeit een toekomstvisie voort, waarin de te verwachten ruimtelijke processen besproken worden en de wijze waarop gemeente Den Helder hiermee om wenst te gaan.

De hoofdfunctie van het plangebied is en blijft **bedrijvigheid**, die primair havengebonden is. Het karakter is dan ook in hoofdzaak dat van een nautisch bedrijventerrein met een aantal daaraan toegevoegde functies die passen in dat karakter. Hierbinnen is detailhandel slechts op beperkte schaal toegestaan. Dit betekent dat levering van producten aan particulieren, die deze kopen voor gebruik anders dan de uitoefening van een beroeps- of bedrijfsactiviteit, slechts tot en met 5% van de totale bedrijfsvoering wordt toegestaan. De op dit moment voorzienbare ontwikkelingen (de verbreding van de Onderzeedienstkade en Visserijkade ten gunste van offshore activiteiten) passen bij het karakter van een nautisch bedrijventerrein. In verkeerskundig opzicht betekent dit dat de inrichting van het plangebied dienstbaar is aan het bedrijfsmatig karakter. De rol van hoofdonthoudingsweg met een belangrijke doorgaande route is Het Nieuwe Diep met een snelheidsregime van 50km/uur. Uit recente analyse (april 2006) is gebleken dat met name de offshore-activiteiten perspectiefvol zijn, in verband met de mogelijke exploratie van nieuwe velden in de Noordzee, samenhangend met de aanhoudend hoge olieprijs.

Als gevolg van de **milieuzonering** van het Industrieterrain Rijkswerf, Nieuwe Haven, Nieuwe Diep en Visafslag geldt enerzijds een beperking op de vestiging van geluidproducerende bedrijven. Anderzijds leidt dit tot het weren van geluidsgevoelige bestemmingen zoals wonen (bedrijfswoningen worden niet aangemerkt als geluidsgevoelig) en onderwijs. Gezien de subtiele balans in het plangebied wordt in het onderhavige bestemmingsplan onderscheid gemaakt tussen een aantal subgebieden waarbinnen, op basis van de huidige situatie, de toegestane milieucategorie expliciet bestemd is.

Voorts gelden voor het plangebied aanvullende eisen met betrekking tot het **cultuurhistorische karakter** ervan. In aanvulling op de monumentenstatus van het Fort Oostoever en de aanwezigheid van archeologische waarden op dezelfde locatie zal in het voorjaar 2007 het beschermd stadsgezicht van kracht worden. Dat houdt in de eerste plaats in dat de structuur (zie 3.2.3) van het gebied, waar die samenhangt met de Stelling van Den Helder, en de havenfunctie in stand dienen te blijven. Voor het plangebied geldt dat bij planactiviteiten van 50 vierkante meter of meer (oppervlakte) of dieper dan 35 cm (dieper) rekening gehouden moet worden met archeologische waarden. Het draait hier wederom met name om Fort Oostoever, waarbij gedacht kan worden aan restanten van oude wallichamen, grachtvullingen, loopgravenstelsels. Daarnaast kunnen sporen verwacht worden van de tussen 1791-'92 aangelegde kielplaats Het Nieuwe Diep. Hierdoor zal deze locatie, evenals het Fort Harskens, een dubbelbestemming krijgen.

4.2 Ontwikkelingen

In het plangebied komen een aantal plaatsen voor waar zich binnen de planperiode met min of meerdere mate van zekerheid veranderingen voor zullen gaan doen. Afhankelijk van de zekerheid van deze ontwikkelingen zijn zaken in het onderhavige plan rechtstreeks bestemd of is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen. Vermeldenswaardig in deze zijn de verbreding van de Onderzeedienstkade op korte termijn en de verplaatsing van de TESO-route op lange termijn.

In de Havenvisie Den Helder wordt aangegeven dat, ondanks het feit dat dit op dit moment strijdig is met vigerende 3^{de} PKB Waddenzee, **verplaatsing van de TESO-rijksveerhaven** naar de kop van het Marineterrein ten oosten van de Nieuwe Haven noodzakelijk is. Dit hangt samen met verkeersproblematiek op de huidige route naar de TESO-rijksveerhaven. Op hoogtijdagen staat de

N250 die tevens de hoofdontsluiting van de stad Den Helder vast, met als bijkomend gevolg een hoge mate van luchtvervuiling. Gezien de lange termijn waarop de besluitvorming omtrent de verplaatsing van de TESO-rijksveerhaven speelt is er op de plankkaart geen rekening gehouden met het rechtstreeks bestemmen van alternatieven. Naar verwachting zal de realisering van een eventuele verplaatsing buiten de streeftijd van het bestemmingsplan (10 jaar) plaatsvinden.

Wel te realiseren en daarom rechtstreeks bestemd is de **verbreding van de Onderzeedienstkade** met de daarop aansluitende herinrichting van de Visserijkade. Om de kansrijke activiteiten in de haven beter te kunnen accommoderen is onderzocht of de Onderzeedienstkade kan worden uitgebreid, d.w.z. verbreed, waardoor extra ruimte voor laad- en losactiviteiten voor vooral offshore-activiteiten zal ontstaan. Tevens is daarbij betrokken de bruikbaarheid van de ten zuiden daarvan gelegen Visserijkade. Deze zal zodanig multifunctioneel worden ingericht dat door de week laad- en losactiviteiten ten behoeve van de offshore kunnen plaatsvinden, maar in de weekenden zal gebruik ten behoeve van de visserij mogelijk zijn.

Gevolg van de wereldwijd toegenomen dreiging van al dan niet internationaal terrorisme zal de toegankelijkheid van de kades afnemen. Als gevolg van de Havenbrede Beveiligingswet zullen in de nabije toekomst alle kades waar internationale schepen laden- en lossen **ISPS-gecertificeerd** moeten zijn. Dat betekent dat gedurende de laad- en losactiviteiten de kades verminderd toegankelijk zullen zijn. Dat geldt met name voor het schiereiland van de Harssens (was reeds afgesloten vanwege defensie), de Paleiskade, de Onderzeedienstkade, de Visserijkade en Het Nieuwe Werk. De kade langs de Koopvaardersbinnenhaven, waar de meeste publieke watersportverenigingen gevestigd zijn, valt hier niet onder.

5. Juridische Planopzet

5.1 Inleiding

In dit bestemmingsplan is gestreefd naar een grote mate van flexibiliteit met behoud van rechtszekerheid. Op deze manier kan de gemeente bestemmings- en uitwerkingsplannen opstellen die minder snel verouderen en inspelen op nieuwe ontwikkelingen zonder dat het bestemmingsplan behoefte te worden gewijzigd.

Diverse facetbelangen zijn door andere regelgeving gewaarborgd, bijvoorbeeld door het bouwbesluit, de Wet Milieubeheer en de Huisvestingswet. Het is niet noodzakelijk dat het bestemmingsplan dezelfde waarborgen nogmaals schept.

Het bestemmingsplan bevat de volgende bestemmingen:

- Bedrijventerrein (B)
- Recreatieve doeleinden (RD)
- Dienstverlening (DV)
- Horecadoeleinden (H)
- Cultuurhistorische doeleinden
- Verkeersdoeleinden
- Verkeers- en verblijfsdoeleinden
- Nutsdoeleinden (ND)
- Groenvoorziening
- Water

En de volgende aanvullende bestemmingsplanbepalingen

- Beschermd stadsgezicht
- Archeologisch waardevol gebied
- Militaire belemmeringzones
- Defensieterrein
- Waterkering

Binnen een aantal voorschriften is de mogelijkheid opengehouden voor een binnenplanse vrijstelling. De vrijstelling is gekoppeld aan een procedure, zodat belanghebbenden bezwaar kunnen aantekenen tegen een eventuele vrijstelling op basis van het bestemmingsplan.

5.2 De bestemmingen

Per bestemming wordt hier een toelichting gegeven op de in de voorschriften welke in de voorschriften en op de plankaart voorkomen.

--Algemeen (bouwhoogten) --

Door middel van zijn brief van 27 oktober 2006 heeft staatssecretaris van Defensie de gemeente Den Helder op de hoogte gesteld over het beleid ten aanzien van de maximaal toelaatbare hoogte van objecten in de omgeving van luchthaventerreinen. In zijn brief van 16 november 2006 heeft de Eerstaanwendend Ingenieur Directeur van de Dienst Vastgoed Defensie, directie West de gemeente de hierop betrekking hebbende tekeningen toegestuurd. Het betreft hier een ILS-verstoringsgebied, invliegfunnels en een radarzone. Bij het verlenen van een eventuele vrijstelling dient derhalve altijd de op de tekeningen aangegeven hoogten aangehouden te worden met dien verstande dat ten aanzien van het ILS-verstoringsgebied en radarzone de hoogten zgn. toetsingshoogten zijn. Bouwwerken hoger dan de op de tekening aangegeven hoogten dienen getoetst te worden om na te gaan of er wel of geen verstoring optreedt ten aanzien van het ILS en de radar. De aangegeven hoogten ten aanzien van de funnel zijn absolute bouwhoogten: bouwwerken mogen nimmer hoger zijn dan de aangegeven hoogten.

-- Bedrijventerrein --

Binnen de bestemming Bedrijventerrein is een splitsing aangebracht ten aanzien van het type bedrijven voor wat betreft de mogelijke bedrijven.

De aard van de activiteiten zijn binnen een bouwvlak bekeken en hieraan is de maximale milieucategorie toegekend (mede op basis van verleende milieuvergunningen evenals op het voor het gebied geldende zonemodel) die bij dat bedrijf behoort. Dit heeft erin geresulteerd dat men een drietal categorieën krijgt gebaseerd op de VNG-lijst Bedrijven en Milieuzonering. Deze categorieën zijn vertaald naar 3 zones.

- Zone A beslaat bedrijven die op grond van de in de VNG lijst Bedrijven en Milieuzonering vallen in de in de categorieën 1 t/m 3 .
- Zone B beslaat bedrijven die op grond van de in de VNG lijst Bedrijven en Milieuzonering vallen in de in de categorieën 1 t/m 4 en
- Zone C beslaat bedrijven die op grond van de in de VNG lijst Bedrijven en Milieuzonering vallen in de in de categorieën 1 t/m 5, met in categorie 5 een maximale afstand van 500 meter.

Als men het plangebied bekijkt liggen de meeste bedrijven ten zuiden van de Moormanbrug in de B zone. De C zone komt men tegen op de kades en ter plekke van scheepswerf Visser.

Binnen de bedrijvenlijst is geen perifere detailhandel toegestaan, en is productiegebonden detailhandel toegestaan indien dit een kleiner oppervlak beslaat dan 5% van het bruto vloeroppervlak van de begane grond van het bedrijf.

De bestemming maakt het mogelijk een hekwerk zonder verdere procedure op te richten, welke in het kader van het ISPS gerealiseerd moet worden.

Ook zijn binnen de bestemming een tweetal snackbars middels een aanduiding opgenomen, één naast de Van Kinsbergenbrug en één bij de TESO-rijksveerhaven.

Binnen het plangebied zijn de aanwezige bedrijfswoningen door middel van een aanduiding opgenomen. In de voorschriften is wel opgenomen dat binnen het plangebied geen uitbreiding van het aantal bedrijfswoningen mag plaatsvinden. Wel mogen de bedrijfswoningen aan- uit en bijgebouwen realiseren mits zij vrijstaand zijn.

Tevens is een vrijstelling opgenomen voor het toestaan van havenkranen met een afwijkende hoogte. Hier kan alleen medewerking aan verleend worden wanneer dit geen overlast oplevert voor het vliegverkeer op Kooypunt en mits Den Helder Airport en Luchtverkeersleiding Nederland schriftelijk heeft ingestemd met de plaatsing en locatie van de havenkranen met een afwijkende hoogte.

--Recreatieve doeleinden --

Langs de Jachthaven aan de Koopvaardersbinnenhaven is een strook en een perceel bestemd met de bestemming Recreatieve doeleinden.

De recreatieve doeleinden beperken zich tot het voorzien in de voorzieningen voor de naastgelegen jachthavens met daarbij behorende ondergeschikte kantine en eventuele verkoop van noodzakelijke goederen voor de pleziervaart. Het verenigingsgebouw is middels een bouwvlak positief opgenomen, voor de overige is het niet mogelijk om binnen het bestemmingsvlak gebouwen te realiseren.

--Dienstverlening --

De bestemming Dienstverlening beperkt zich tot het Peperhuisje (Havenplein 2). Het gebouw is conserverend bestemd.

--Horecadoeleinden --

Binnen het plangebied zijn een tweetal locaties bestemd met de bestemming Horeca. Het betreffen het Hotel Lands End (Havenplein 1) en het Restaurant Neptunus (Het Nieuwe Werk 34). Beide locaties zijn conserverend bestemd, waarbij een gebruiksverbod is opgenomen voor het gebruik als seksinrichting, nachtclub, discotheek en coffeeshop. Tevens is een parkeernorm opgenomen indien de bouwwerken willen voorzien in uitbreiding. Het Chinese restaurant valt onder de bestemming Water, en is met een aanduiding opgenomen.

Ter plaatse van Restaurant Neptunus is het terras op de eerste verdieping aangeduid middels de aanduiding overbouw, dit om te voorkomen dat de onderliggende ruimte in verband met de verkeersveiligheid wordt dichtgebouwd.

--Cultuurhistorische doeleinden --

Het Fort Oostoever is in zijn geheel, inclusief de voormalige torpedowerkplaats (Het Nieuwe Werk 36), bestemd als Cultuurhistorische Doeleinden. De bunkers in het talud van het fort zijn middels een bouwvlak weergegeven.

In de bestemmingsbepalingen is een aanlegvoorschrift opgenomen ter bescherming van de grondwerken waaruit het grootste deel van het fort bestaat.

De voormalige torpedowerkplaats, welke thans gebruikt wordt door een vereniging ten behoeve van de schietsport is middels een aanduiding verenigingsgebouw aangegeven waarbij in de voorschriften geregeld is dat het gebouw als binnenschietbaan gebruikt mag worden.

--Verkeersdoeleinden--

De wegen met de bestemming verkeersdoeleinden zijn bestemd voor rijbanen, parkeervoorzieningen, fiets- en voetpaden, bermen en groenvoorzieningen, waarbij een en ander voornamelijk op de doorstroming van het verkeer is gericht.

Binnen de bestemming zijn niet voor bewoning bestemde gebouwen (bijvoorbeeld transformatorhuisje) en andere bouwwerken (bijvoorbeeld palen en masten) toegestaan.

--Verkeers- en verblijfsdoeleinden--

Het betreft de openbare ruimte in het plangebied die gerekend moet worden tot de verkeersvoorzieningen die geen dominante verkeerskundige functie hebben en daardoor qua inrichting moeten passen in woonbuurten. Het gaat om (woon)straten en pleinen, paden en bijbehorende voorzieningen, zoals bijvoorbeeld groenvoorzieningen, parkeervoorzieningen, speelvoorzieningen, bruggen etc. De inrichting van dergelijke gebieden is redelijk vrij, zij het dat het verkeersfunctie wel gewaarborgd dient te blijven.

--Nutsdoeleinden--

Hieronder vallen zaken als transformatorhuisjes, gemalen etc. In het plangebied komen een telefooncentrale met zendmast en een elektriciteitsgebouw voor.

--Groenvoorziening--

De enige groenvoorziening binnen het plangebied is gelegen op Fort Harssens. Het betreft een groenveld welke tevens kan worden gebruikt als helikopterlandingsplaats.

--Water--

Binnen het plangebied vormt de bestemming Water een van de belangrijkste bestemmingen. Het water kan globaal verdeeld worden in twee delen. Het buiten de waterkering gelegen water van Het Nieuwe Diep en het binnenwater van het Noordhollandskanaal, de Koopvaardersbinnenhaven en de Maritieme Binnenhaven.

In de bestemming zijn de voor het verkeer te water en voor de waterhuishouding noodzakelijke bouwwerken positief zoals dammen, bruggen e.d. opgenomen.

De verbinding tussen beide wateren wordt gevormd door de Koopvaardersschutsluis en gemaal de Helsdeur.

In de Nieuwe Haven is tussen de kaden van Fort Harssens middels een aanduiding de bestaande jachthaven van de Koninklijke Marine Jacht Club met bijbehorend verenigingsgebouw opgenomen.

Hetzelfde geldt voor de bestaande jachthavens en bijbehorende verenigingsgebouwen in de Koopvaardersbinnenhaven. Deze zijn middels een aanduiding opgenomen in de bestemming Water.

In het water zijn twee bouwwerken behorende bij een bedrijven middels een aanduiding 'bedrijven' conserverend bestemd. Het betreffen het trainingscentrum voor de offshore welke gevestigd is in het noorden van Fort Harssens en het drijvende Dok van scheepswerf Visser in de Koopvaardersbinnenhaven.

Tot slot is het Chinese restaurant middels een aanduiding positief opgenomen gelegen aan het ankerpark.

Los van hetgeen in de bestemming geregeld is dient ten alle tijden voor het realiseren van (bouw)werken een ontheffing op de Keur van het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier aangevraagd moet worden.

5.3 Aanvullende bestemmingen

Binnen het plangebied zijn een vijftal aanvullende bestemmingen opgenomen. Deze aanvullende bestemmingen hebben aanvullende regelgeving met betrekking tot één onderwerp op de onderliggende bestemmingen.

In artikel 13 is een coördinatiebepaling opgenomen aangezien sommige bestemmingen meerdere aanvullende bestemmingen kent. Bij iedere bestemming is in de voorschriften en op plankaart aangegeven welke aanvullende bestemming van toepassing is.

De aanvullende bestemmingen betreffen

- Beschermd stadsgezicht;
- Archeologisch waardevol gebied;
- Militaire belemmeringzones;
- Defensieterrein;
- Waterkering;
- Geluidzone.

--Beschermd Stadsgezicht--

Deze aanvullende bestemming geeft nadere regels met betrekking tot het gebied welke is aangewezen als beschermd stadsgezicht. Met betrekking tot het plangebied hebben de aanvullende regels vooral betrekking op het conserveren van de stedenbouwkundige structuur van de ondergrond en de aanwezige bebouwing en heeft minder betrekking op de conservering van de individuele bouwwerken.

Om deze reden is een aanlegvergunningstelsel in de bestemming opgenomen en maar enkele algemene stedenbouwkundige eisen.

--Archeologisch waardevol gebied--

In de nota cultuurhistorische waarden gemeente Den Helder zijn de archeologisch waardevolle gebieden aangegeven. Door middel van voorschriften wordt voor de bekende archeologische gebieden de verplichting opgenomen om bij verstoring van de bodem onderzoek te doen naar de (mogelijke) aanwezigheid van archeologische resten in de bodem.

Het voorschrift is gebaseerd op het *nee-tenzij* principe. Dit houdt in dat er op de gronden niet gebouwd mag worden met uitzondering van niet bodemverstorende activiteiten of kleine bouwwerken. Onder voorwaarden kunnen burgemeester en wethouders hiervan vrijstelling verlenen. Dit kunnen zij echter alleen doen dan nadat is aangetoond dat het verstoren van de bodem niet zal leiden tot een verstoring van de in de bodem aanwezige archeologische resten. Als het niet gaat om bouwactiviteiten, maar om andere bodemverstorende werkzaamheden is er sprake van een vergunningplicht (aanlegvergunning). Ook hierbij dient in principe aan onderzoeksverplichtingen te worden voldaan.

--Militaire belemmeringzone --

Ten zuiden van het plangebied zijn de munitiebunkers van het naastgelegen marineterrein gelegen. Het munitieopslag terrein is voorzien van een drietal externe veiligheidszones waarbinnen op grond van de Circulaire van Van Houwelingen aflopend in zwaarte bouwbeperkingen gelden. Deze worden geregeld in deze aanvullende voorschriften.

-- Defensieterrein --

Delen van de gronden van Fort Harssens zijn in gebruik bij defensie. Door middel van deze aanvullende bestemming, worden deze gronden ook als zodanig bestemd (defensiedoeleinden). Op verzoek van het ministerie van Defensie is het mogelijk dat Burgemeester en Wethouders vrijstelling hiervan verlenen voor civiel medegebruik.

-- Waterkering --

Een groot deel van het plangebied behoort tot de primaire waterkering. Om de belangen van de waterkering te behartigen en om te voorkomen dat bouwwerken of andere bebouwing schade aanricht aan het dijklichaam en dientengevolge de veiligheid van het achterland is een bouwverbod van toepassing op de binnen deze bestemming vallende gronden. Tevens is, om te voorkomen dat werkzaamheden geen bouwwerken zijde het dijklichaam aantasten, een aanlegvergunningstelsel opgenomen.

Voor de op de kaart voor Waterkering (Waterstaatswerk) aangewezen gronden gelden verboden uit de "Keur Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier 2006". Tevens is op deze gronden het "Beheersplan Waterkeringen 2006 - 2010" van het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier van toepassing.

Het is mogelijk vrijstelling te verlenen van het bouwverbod, nadat een ontheffing wordt overlegd van de Keur 2006 en de Legger van het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier.

-- Geluidzone --

Een groot deel van het plangebied is een gezoneerd industrieterrein. Om deze zone op de plankaart op te nemen evenals om ongewenste ontwikkelingen binnen het gezoneerd industrieterrein tegen te gaan met betrekking tot eventuele geluidgevoelige bestemmingen is de aanvullende bestemming Geluidzone opgenomen.

5.4 Overige bepalingen

--Vrijstelling--

De in het plan opgenomen vrijstellingsmogelijkheden bieden de mogelijkheid om veranderingen relatief snel, na een korte procedure en binnen gemeentelijk te beoordelen en door te voeren.

Aan het gebruik van deze binnenplanse vrijstelling zijn wel een aantal voorwaarden verbonden. Deze voorwaarden zijn opgenomen in de planvoorschriften. Het doel van het opnemen van deze voorwaarden is om te voorkomen dat er een stedenbouwkundige, planologische en aan de andere kant onaanvaardbare situatie zal ontstaan.

De rechtszekerheid van de belanghebbenden is verzekerd door de procedure die bij de toepassing van de vrijstellingsbevoegdheid is voorgeschreven. Het gaat immers om mogelijkheden die op provinciaal niveau niet of nauwelijks een rol spelen en alleen interessant zijn voor het gemeentebestuur en voor belanghebbenden.

De rechtszekerheid voor de belanghebbenden is verzekerd door de bezwaarschriftenprocedure die bij de toepassing van de vrijstellingsbevoegdheid is voorgeschreven. Iedere voorgenomen afwijking van de plankaart en de planvoorschriften zal in de procedure namelijk niet alleen worden beoordeeld op zijn inhoudelijke aspecten en getoetst worden aan het plan, maar zal evenzeer worden gezien op zijn gevolgen voor omwonenden en andere belanghebbenden.

--Algemene vrijstelling--

Het betreft een flexibiliteitsregeling die noodzakelijk is om op kleine onderdelen te kunnen afwijken van de bepalingen van het plan of de plankaart, bij voorbeeld als gevolg van in de praktijk vaak voorkomende problemen met het uitmeten van terreinen en dergelijke. Een bekend gegeven is de mogelijkheid om 10 % te kunnen afwijken van maten, percentages en afmetingen. Deze bepaling is slechts toepasbaar onder bepaalde beperkingen, zoals bij voorbeeld het geen onevenredige afbreuk doen aan de gebruiksmogelijkheden van aangrenzende gronden of percelen.

--Overgangsbepalingen--

Door middel van deze bepalingen kunnen bestaande afwijkingen ten opzichte van het bestemmingsplan worden voortgezet, tenzij deze op illegale manier tot stand zijn gekomen. Als er geen sprake is van illegale situaties kan de bestaande situatie worden gecontinueerd. Ten behoeve daarvan kunnen van het bestemmingsplan afwijkende gebouwen in stand worden gehouden en kan van het bestemmingsplan afwijkend bestaand gebruik worden voortgezet.

6. Handhavingparagraaf

Als gevolg van de planvoorschriften is het handelen in strijd met de bestemmingen verboden. Door in het kader van het ontwerpen van het plan tijdig te overleggen met de gebruikers van het gebied, is er naar gestreefd een bestemmingsplan te ontwerpen dat voldoende ruimte biedt aan de gebruikers en bewoners.

Indien zich echter met het plan strijdige en ongewenste ontwikkelingen of activiteiten voordoen, staat ten behoeve van de handhaving van de in de planvoorschriften geformuleerde regels voor de gemeente in de Algemene wet bestuursrecht een aantal bevoegdheden ter bevordering van de naleving van de planvoorschriften ter beschikking. Bij de toepassing van deze bevoegdheden tot het toepassen van bestuursdwang of het opleggen van een dwangsom wordt gebruik gemaakt van een opgesteld draaiboek.

In de gemeente Den Helder wordt de controle op de naleving van het bestemmingsplan uitgevoerd door het team Handhaving van de afdeling Veiligheid, Vergunningen en Handhaving van de gemeente Den Helder (V.V.H.). Nadat een handeling is geconstateerd welke in strijd is met het bestemmingsplan zal, behoudens spoedeisende gevallen, eerst de betrokkene worden benaderd om aan de strijdigheid een einde te maken.

Indien de strijdigheid niet wordt beëindigd, zal aan het dagelijks bestuur van de gemeente worden voorgelegd om door middel van bestuursdwang of door het opleggen van een dwangsom te bevorderen dat de situatie in overeenstemming wordt gebracht met het bestemmingsplan. Daartoe zal aan de betrokkene een schriftelijke waarschuwing worden verzonden, waarin is vermeld binnen welke termijn de strijdigheid met het bestemmingsplan moet worden beëindigd. Tevens staat in de waarschuwing vermeld welke actie vanwege de gemeente kan worden verwacht, indien de strijdigheid niet wordt beëindigd. De kosten van het toepassen van bestuursdwang worden verhaald op de veroorzaker van de strijdigheid.

Naast de bovenbeschreven bestuursrechtelijke handhaving fungeert de strafrechtelijke handhaving. Daarvoor zijn in het bestemmingsplan strafbepalingen opgenomen waaruit blijkt dat een handeling in strijd met het bestemmingsplan een strafbaar feit is als bedoeld in de Wet economische delicten. Dit houdt onder andere in dat deze strafbare feiten als misdrijf kunnen worden gekwalificeerd, door het Openbaar Ministerie kunnen worden vervolgd en kunnen worden bestraft door de rechtbank.

Als gevolg van de planvoorschriften is het handelen in strijd met de bestemmingen verboden. Door in het kader van het ontwerpen van het plan tijdig te overleggen met de gebruikers van het gebied, is erna gestreefd een bestemmingsplan te ontwerpen dat, in verband met de aan het onderhavige gebied toegekende waarden van (inter)nationale betekenis, voldoende ruimte biedt aan de gebruikers en bewoners.

7. Economische Uitvoerbaarheid

Aangezien het voorliggende bestemmingsplan primair een conserverend karakter heeft en het merendeel van het plangebied in particulier eigendom is, heeft het bestemmingsplan geen financiële gevolgen voor de gemeente; het bestemmingsplan is in dit opzicht dan ook uitvoerbaar.

8. Maatschappelijke uitvoerbaarheid

8.1 Vooroverleg ex. artikel 10 Besluit op de Ruimtelijke Ordening

In het kader van het vooroverleg ex artikel 10 BRO is het concept bestemmingsplan d.d. aan de hierna genoemde personen en instanties toegestuurd. Er is verzocht te reageren voor:

1. Gedeputeerde Staten van Noord-Holland
Directie Subsidie, Handhaving en Omgeving, sector Omgeving
Postbus 3007
2001 DA Haarlem

Het bestemmingsplan geeft Gedeputeerde Staten van Noord-Holland geen aanleiding tot het maken van opmerkingen afgezien van een aantal detailopmerkingen. Deze detailopmerkingen betreffen:

Plantoelichting:

- 1.1 Inleiding: Het aantal; vigerende bestemmingsplannen in paragraaf 1.2 is niet overeenkomstig het gestelde in paragraaf 1.4;
- 1.2 Paragraaf 5.3, Archeologisch waardevol gebied: de tweede alinea geeft niet duidelijk weer wat er wordt bedoeld;

Planvoorschriften:

- 1.3 Artikel 1 (Begripsbepaling): Aangebouwde bijgebouwen, uit de omschrijving blijkt niet dat het bijgebouw is aangebouwd;
- 1.4 Artikel 4 (Recreatieve doeleinden): De aanduiding RD is niet overeenkomstig de aanduiding op de legenda en plankaart;
- 1.5 Artikel 9 Verkeers- en verblijfsdoeleinden): Het gebied waarvoor wijzigingsbevoegdheid geldt is niet aangetroffen op de plankaart.

Reactie gemeente:

De detailacties 1.1 tm 1.4 zijn overgenomen en verwerkt in het ontwerp bestemmingsplan.

Ten aanzien van detailactie 1.5 wordt gesteld dat de wijzigingsbevoegdheid gelegen is op blad nr.1, op fort op de Harsens voor het gebied gelegen ten noordoosten van de Teso veerhaven.

2. VROM inspectie
Regio Noordwest
Postbus 1006
2001 BA Haarlem

Het bestemmingsplan geeft de VROM-inspectie in samenhang met het ministerie van Defensie en de Rijksdienst voor Archeologie, Cultuurlandschap en Monumenten aanleiding tot het maken van de volgende opmerkingen:

Luchtkwaliteit

- 2.1 Hierbij wijs ik u erop dat het voorontwerpbestemmingsplan dient te voldoen aan den thans geldende wettelijke regeling(en) op het gebied van luchtkwaliteit. Volgend het Besluit Luchtkwaliteit dient inzichtelijk te worden gemaakt of de ontwikkeling die het plan mogelijk maakt al dan niet zal leiden tot een verslechtering van de luchtkwaliteit. Het effect van het voorliggende plan blijkt onvoldoende uit de toelichting, de berekeningen en onderzoeksresultaten ontbreken, maar bovenal is het in 2004 uitgevoerde onderzoek naar luchtkwaliteit inmiddels gedateerd.

Op dit moment is nieuwe regelgeving in voorbereiding. Daarom wordt in overweging gegeven om het bestemmingsplan nog enige tijd aan te houden. Met het van kracht worden van de nieuwe Wet luchtkwaliteit, die het huidige Besluit luchtkwaliteit zal vervangen, zullen – zoals het zich thans laat aanzien- meer plannen doorgang kunnen vinden.

Indien toch wordt doorgegaan met het plan wordt geadviseerd duidelijk te motiveren of de ontwikkelingen die met het plan mogelijk worden gemaakt al dan niet zullen leiden tot een

verslechtering van de luchtkwaliteit en in hoeverre er (concrete) compenserende maatregelen worden genomen. Hierbij wordt er gewezen dat anders een risico wordt gelopen ten aanzien van het feit dat het plan dan niet voldoet aan de eisen die door de Raad van State worden gesteld.

Reactie gemeente:

In tegenstelling tot hetgeen gesteld in het concept bestemmingsplan heeft er in 2006 een aanvullend onderzoek plaatsgevonden naar de luchtkwaliteit. De conclusies van dat onderzoek hebben geen nadelige invloed op het bestemmingsplan, te meer daar het bestemmingsplan een conserverend bestemmingsplan betreft, welke geen nieuwe ontwikkelingen toelaat.

De tekst van de toelichting is aangepast

Externe veiligheid

2.2 Het externe veiligheidsbeleid voor het vervoer van gevaarlijke stoffen is op dit moment gebaseerd op de Nota risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (RNVGS). Met de op 4 augustus 2004 is de Staatscourant, nr 147, gepubliceerde Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen wordt dit beleid verder geoperationaliseerd en verduidelijkt. Geadviseerd wordt de consequenties van bovenstaande nota en circulaire te beoordelen en deze juridisch-planologisch te verankeren in het onderhavige bestemmingsplan.

Reactie gemeente:

In maart 2006 is medenar aanleiding van de Circulaire Risiconormering Vervoer gevaarlijke stoffen en de Nota Vervoer Gevaarlijke Stoffen in opdracht van het gewest Kop van Noord-Holland door DHV Bv onderzoek gedaan met betrekking tot het vervoer van gevaarlijke stoffen in Den Helder. Het rapport Vervoer van gevaarlijke stoffen noodzaak van en mogelijkheden voor routing in Den Helder (MD-MO20060068) had tot doel de gemeente inzicht te geven in de huidige situatie rond het vervoer van gevaarlijke stoffen en het identificeren van mogelijke knelpunten en tot slot het geven van een basis voor de keuze om wel of niet te routeren.

De inventarisatie ha betrekking op 4 modaliteiten:

- via de weg;
- via het water ;
- door buisleidingen;
- via het spoor.

Uit het onderzoek is naar voren gekomen dat er geen knelpunten zijn geconstateerd ten aanzien van externe veiligheid.

Hoofdstuk 3.4.5 zal worden aangevuld. Het PR en GR zullen hierin worden behandeld. Over de invulling hiervan is overleg geweest met dhr. Bartels van de VROM-inspectie.

Militaire belemmeringszone

2.3 In overweging wordt gegeven om in het hoofdstuk Ruimtelijk Beleid van de toelichting ook het Tweede Structuurschema Militaire Terreinen en de Nota van Houwelingen op te nemen als vigerend Rijksbeleid.

2.4 Verzocht wordt om de term "plofzone" (in de toelichting) te vervangen door de term "Veiligheidszonerings Defensie"

Reactie gemeente:

Beide nota's genoemd in 2.3 zijn opgenomen waarbij de nota van Houwelingen is opgenomen in het stuk van de SMT2, tevens is de term plofzone vervangen in Veiligheidszonerings Defensie.

Obstakelbeheergebied Marinevliegkamp De Kooy

2.5 Door middel van zijn brief van 27 oktober 2006 heeft staatssecretaris van Defensie de gemeente Den Helder op de hoogte gesteld over het beleid ten aanzien van de maximaal toelaatbare hoogte van objecten in de omgeving van luchthaventerreinen. In zijn brief van

16 november 2006 heeft de Eerstaanwezend Ingenieur Directeur van de Dienst Vastgoed Defensie, directie West de gemeente de hierop betrekking hebbende tekeningen toegestuurd. Het betreft hier een ILS-verstoringsgebied, invliegfunnels en een radarzone. De op de tekeningen aangegeven hoogten ten aanzien van het ILS-verstoringsgebied en radarzone zijn zgn. Toetsingshoogten. Bouwwerken hoger dan de op de tekening aangegeven hoogten dienen getoetst te worden om na te gaan of er wel of geen verstoring optreedt ten aanzien van het ILS en de radar. De aangegeven hoogten ten aanzien van de funnel zijn absolute bouwhoogten: bouwwerken mogen nimmer hoger zijn dan de aangegeven hoogten.

Hoewel het plan grotendeels conserverend van aard is wordt verzocht rekening te houden met dit obstakelgebied en dit gebied eventueel aan te duiden op de plankaart en in de voorschriften regels te stellen die recht doen aan het beleid terzake. Ook wordt in overweging gegeven om beide aan de gemeente toegestuurde brieven over dit onderwerp op te nemen als vigerend Rijksbeleid in het hoofdstuk Ruimtelijk Beleid van de Toelichting.

Reactie gemeente:

Met het bepalen van de maximale hoogten van de gebouwen is tevens getoetst aan de maximaal toegelaten hoogten op grond van het ILS-verstoringsgebied, de Radarzone en de vliegfunnel. Nergens worden deze hoogten overschreden. Het opstellen van een aparte bestemming om dit te waarborgen voegt dan ook niets toe. Wel wordt het beleid ten aanzien van de hoogten opgenomen in de toelichtende beschrijving van het plan. Omdat het betrekking heeft op meerder bestemmingen is gekozen dit te plaatsen onder een kopje algemeen (hoogten).

Defensie-objecten

- 2.6 In het noordelijkste deel van het plangebied is het defensie-object Fort Harssens inclusief Marineclub Koninklijke Marine Jachthavenclub (KMJC) en Havendienst gelegen. Op de plankaart is voor deze samenhangende groep objecten sprake van diverse bestemmingen (bedrijfsterrein, groenvoorziening, water en verkeers- en verblijfsdoeleinden) met een nadere bestemming Defensierrein die in de planvoorschriften nader tot uitdrukking komen. De voorkeur van defensie gaat uit naar een eenduidige, niet voor diverse uitleg vatbare bestemming. Verzocht wordt derhalve om deze groep van objecten enkel te ebstemmen als "Defensiedoeleinden" (of iets van gelijke strekking), de zich hierop bevindende opstallen aan te duiden als defensiegebouwen en een ruimer bouwvlak dan thans het geval is toe te staan. Ook wordt verzocht de steigers als zodanig te bestemmen. Voor de opstallen van TNO en DHTC zou een uitzondering gemaakt kunnen worden.
- 2.7 Aan de zuidzijde van hotel Lands End is het zogenaamde Peperhuisje gelegen dat in gebruik is bij Marine Voorlichting. Dit gebouw is bestemd als dienstverlening. Ook hier wordt verzocht de bestemming te wijzigen in defensiedoeleinden en het gebouw aan te duiden als defensiegebouw
- 2.8 Grenzend aan het plangebied is het militair object Buitenveld gelegen. Een deel van de ebstemming "verkeer- en verblijfsdoeleinden" is gelegen over dit object. Bij Defensie zijn geen plannen bekend over een eventuele verbreding van de weg (of dijk). Verzocht wordt deze bestemming te verwijderen en Buitenveld in zijn geheel buiten het plangebied te laten vallen.

Reactie gemeente:

Ad 2.6)

Voor de opzet van de huidige bestemmingen is bewust gekozen. Gekeken is naar het gebruik van de opstallen en de gronden waarna de gronden als zodanig zijn bestemd. Deze methode van werken komt ook voort uit DURP welke beijverd om te komen tot een eenduidige mantier van bestemmen waarbij gestreefd wordt naar het beperken van aantal bestemmingen en te komen tot landelijk eenduidige bestemmingen. Vanuit deze filosofie worden de gronden van Defensie onderscheiden in wegen, bedrijven en groen en de daarbij behorende bestemmingen. Om de bijzondere status van defensie toch op te nemen is over de gronden een aanvullende bestemming opgenomen. Opgemerkt wordt dat dit ten opzichte van de voorgestelde methode niet zou leiden tot een wijziging van voorschriften ten aanzien van de bouw- en gebruiksmogelijkheden. Ook komt deze wens voort uit de wens vanuit defensie om meer PPS constructies aan te gaan op terreinen welke in hun

bezit zijn. Met de gekozen methode is het gemakkelijk om niet defensiegerelateerde bedrijven toe te staan op hun eigendom.

Ten aanzien van de bouwvlakken kan gesteld worden dat deze zijn aangepast mede naar aanleiding van plannen van defensie tot hun bouwplannen op Fort Harssens.

Ad 2.7)

Zie ad 2.6, op de tekening wordt de aanvullende bestemming Defensiedoeleinden op het perceel aangebracht.

Ad 2.8)

De plantekening is aangepast en Buitenveld wordt in zijn geheel buiten het plangebied gelaten.

Cultuurhistorische waarden

2.9 Het bestemmingsplan wordt als voldoende beschermend beschouwd conform artikel 36 MW. Wel wordt verzocht de plankaart en planvoorschriften zo te formuleren dat beter kan worden ingespeeld op het toekomstige wensbeeld zonder dat de beschermende werking van bestaande waarden onderuit worden gehaald. Dit verzoek wordt gedaan om het in de toekomst mogelijk te maken de forten Oostoever en Harssens – indien de mogelijkheid zich voordoet – in ere te herstellen (reconstructie op basis van historische gegevens en amoveren ongewenste bebouwing).

Reactie gemeente:

Behalve cultuurhistorie beschermd het bestemmingsplan ook andere belangen. Deze belangen betreffen o.a. de veiligheidszoning van Defensie, het gezoneerd bedrijventerrein maar ook het feit dat bijna het hele plangebied behoort tot het (invloeds)gebied van de primaire zeekering. De eisen die hieruit voortkomen leiden tot een conserverend plan. Wel zijn voor de locatie bij het Ankerpark een aantal bouwblokken aangepast zodat de toekomstvisie niet onmogelijk wordt gemaakt. Bij veel van de bestemmingen is een z.g. binnenplanse vrijstelling opgenomen, alleen dient hiervoor een nadere belangenafweging gemaakt te worden voor het bijbehorende beleidsveld.

3. Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier
Postbus 850
1440 AW Purmerend

Het bestemmingsplan geeft het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier aanleiding tot het maken van de volgende opmerkingen:

- 3.1. Onder Zout zeewatersysteem vermeldt u in de laatste alinea dat de wateren die gedempt worden (benodigd voor de verbreding van de Onderzeedienstkade) niet in het beheersgebied van het hoogheemraadschap ligt, zodat geen compensatiemaatregel is vereist. Hierbij verwijst u naar een brief van ons d.d. 14 november 2007. Wij willen hierbij opmerken dat wij hier niet het bevoegd gezag zijn en dus geen eisen kunnen neerleggen. De wijze van compenseren van de demping moet met het bevoegd gezag van deze wateren (Rijkswaterstaat) afgestemd worden. Wij zien graag de laatste zin van de alinea verwijderd worden.
- 3.2. Onder Zoet boezemwatersysteem vermeldt u in de eerste alinea dat neerslag wordt geloosd op het zoute oppervlaktewater. Wij willen dit water getypeerd zien worden als brak.
- 3.3. In Artikel 12 van de voorschriften moet worden opgenomen dat voor alle (bouw)werkzaamheden aan de in het bestemmingsplan als water aangewezen gronden (in het beheer van het hoogheemraadschap) een ontheffing op de Keur van het hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier aangevraagd moet worden.
- 3.4. Verder moet in Artikel 12, lid 12.1.9., het woord Waterkering vervangen worden door Waterkering.

- 3.5. Wij stellen het op prijs dat als bij inwerking treding van Artikel 22 (Algemene Vrijstellingsbevoegdheid) waterbelangen meespelen, het hoogheemraadschap betrokken wordt bij (de voorbereiding van) plannen. Dit is alleen van toepassing in geval van werken aan wateren of aan waterkeringen in beheer bij het hoogheemraadschap.
- 3.6. Op de bestemmingsplankaarten Haven Den Helder 2007 zijn de waterkeringzones niet goed opgenomen. De op te nemen waterkeringzones conform de Keur Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier 2006 met de bijbehorende leggers en het provinciale Streekplan Noord-Holland Noord zijn aanzienlijk groter. In de bijlage is de kaart "Begrenzing waterstaatswerken" opgenomen waarin de juiste ligging en omvang van de waterkeringzones zijn aangegeven. In deze kaart is tevens de in het bestemmingsplan op te nemen vrijwaringszone aangegeven afkomstig uit het streekplan Noord-Holland Noord.
- 3.7. In paragraaf 3.5 is een deel regionale waterkering langs het Noordhollandsch Kanaal niet opgenomen. Deze waterkeringzone valt net binnen het bestemmingsplan. Voor wat betreft de verboden moet duidelijk zijn dat het om verboden uit de Keur Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier 2006 (keurverboden) gaat.
- 3.8. De vrijwaringszones komen uit het provinciaal Streekplan Noord-Holland Noord. Bij de beschrijving van de waterkerende constructies in de primaire waterkering ontbreekt het Gemaal Visafslag. Deze zal moeten worden toegevoegd. Dit geldt ook voor de tekst onder "Zeewering" op pagina 46.
- 3.9. Op pagina 58 onder "Waterkering" gaat het om een verbod op het uitvoeren van werken. Hieronder valt uiteraard ook het bouwverbod.
- 3.10. Aan artikel 18 (Waterkering) zal de onderstaande tekst moeten worden toegevoegd: Voor de op de kaart voor Waterkering (Waterstaatswerk) aangewezen gronden gelden verboden uit de "Keur Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier 2006". Tevens is op deze gronden het "Beheersplan Waterkeringen 2006 - 2010" van het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier van toepassing.
- 3.11. Voor de op de kaart voor vrijwaringszone aangewezen gronden gelden beperkingen uit het Streekplan Noord-Holland Noord van de provincie Noord-Holland en het "Beheersplan Waterkeringen 2006 - 2010" van het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier.
- 3.12. In de Keur Hollands Noorderkwartier 2006 worden waterkeringen onderverdeeld in het waterstaatswerk en de aangrenzende beschermingszones. Op grond van de keur zijn binnen de begrenzing van het waterstaatswerk en de beschermingszones bepaalde handelingen verboden. Het dagelijks bestuur van het hoogheemraadschap kan voor deze verboden ontheffing verlenen.
- 3.13. Mocht de inhoud van het plan wijzigen, dan verzoeken wij u vriendelijk ons een geactualiseerde versie toe te sturen. Ook ontvangen wij graag een exemplaar van het definitieve en goedgekeurde plan. Over de exacte invulling van de compenserende maatregelen treden wij graag met u in overleg. Dempingen dienen één op één gecompenseerd te worden.

Reactie gemeente:

- 3.1 Zie de reactie van het ministerie van Verkeer en Waterstaat 7.10 en 7.11 en onze reactie hierop;
- 3.2 De tekst is hierop aangepast;
- 3.3 Een keurontheffing is geregeld in de waterschapswet, er is geen directe relatie met de Wet op de Ruimtelijke Ordening of de nieuwe Wet ruimtelijke ordening. Hierdoor kan niet in de voorschriften geregeld worden dat een keurontheffing vereist is. In de toelichting bij het voorschriften zal hier echter wel op gewezen worden;
- 3.4 Is aangepast;
- 3.5 In de omgevingsvergunning die zoals het zich laat aanzien begin 2008 van kracht wordt worden relevante vergunningen aan elkaar gekoppeld. Het verlenen van een Keurontheffing

zal dan ook deel uitmaken van de toetsing, op dat moment worden de belangen van het hoogheemraadschap meegenomen bij de algehele afweging tot het verlenen van een vergunning. Om deze reden wordt aan de algemene vrijstellingsbevoegdheid geen nadere regels gesteld ten behoeve van het hoogheemraadschap.

- 3.6 De aanvullende bestemming Waterkering op de plankaarten zijn aangepast;
- 3.7 De regionale waterkering is middels de aanvullende bestemming Waterkering op de plankaart aangegeven.
- 3.8 Tekst is aangepast;
- 3.9. In de tekst van het conceptplan wordt al gesproken over een bouwverbod;
- 3.10. tekst is toegevoegd aan de toelichting behorende bij artikel 18;
- 3.11 De vrijwaringzone is toegevoegd aan de bestemming Waterkering, de tekst van de bij deze bestemming behorende toelichting is al aangepast op grond van 3.10.
- 3.12 Wordt toegevoegd aan de toelichting
- 3.13 De gevolgen voor demping worden opgenomen in de toelichting

4. Gemeente Zijpe

Postbus 5
1750 AA Schagerbrug

Het bestemmingsplan geeft voor de gemeente Zijpe geen aanleiding tot het maken van op- en/of aanmerkingen

5. Gemeente Anna Paulowna

Postbus 8,
1760 AA Anna Paulowna

Het bestemmingsplan geeft voor de gemeente Anna Paulowna geen aanleiding tot het maken van opmerkingen

6. ProRail

t.a.v. dhr. Ir. J.J.P. Lodder
Postbus 2038
3500 GA Utrecht

Het bestemmingsplan geeft PRORAIL geen aanleiding tot het maken van opmerkingen

7. Ministerie van Verkeer en waterstaat

Postbus 20906
2500 EX Den Haag

Het plan geeft Rijkswaterstaat aanleiding tot het maken van de volgende opmerkingen:

Plankaart

- 7.1 Op de plankaart staan weinig goed leesbare plaatselijke benamingen als gevolg van kleurtoepassing of aangebrachte arcering. Dit draagt niet bij aan de leesbaarheid van de plankaart. De leesbaarheid en de overzichtelijkheid van de plankaart kan vergroot worden door de relevante plaatselijke benamingen in goed leesbare lettertype op de plankaart te zetten.

Toelichting

Hoofdstuk 3

- 7.2 Het hoofddoel van het ruimtelijk beleid in de nota ruimte komt niet duidelijk naar voren. Het hoofddoel van het nationaal ruimtelijk beleid is ruimte scheppen voor verschillende ruimtevervragende functies op het beperkte oppervlak, dat Nederland ter beschikking staat. Het ruimtelijk beleid zal worden gericht op vier algemene doelen:
 - 1. de versterking van de internationale concurrentiepositie;
 - 2. het bevorderen van krachtige steden en een vitaal platteland;

3. het borgen en ontwikkelen van belangrijke (inter)nationale ruimtelijke waarden;
 4. het borgen van veiligheid.
- In de beschrijving van het beleid voor de Waddenzee ontbreekt nog, dat binnen de hoofddoelstellingen o.a. als doel is geformuleerd de veiligheid tegen overstromingen vanuit zee.
- 7.3 In de 2^e alinea van het onderdeel PKB Waddenzee wordt de totstandkoming van de 3^e nota Waddenzee beschreven. Inmiddels is de PKB-procedure afgerond met het verschijnen van deel 4 van de nota in januari 2007.
- 7.4 **Derde Kustnota:** In dit kader is ook de Aanbeveling van het Europees Parlement en de Raad van 30 mei 2002 betreffende de uitvoering van een geïntegreerd beheer van kustgebieden in Europa van belang, waarin een strategische aanpak voor het beheer is opgenomen.
 Verder is in dit verband belangrijk de Europese richtlijn ter beoordeling en beheer van overstromingsrisico's, ook de hoogwaterrichtlijn genoemd. Het Europees Parlement heeft deze richtlijn op 25 april jl. vastgesteld. Deze richtlijn heeft tot doel overstromingsgerelateerde risico's te verminderen en te beheersen o.a. door het inventariseren en karteren van risicogebieden en het opstellen van beheersplannen.
- 7.5 **Generiek beleid met ruimtelijke gevolgend:** Nota risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen. In dit verband is ook de Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen van belang. Deze circulaire is gepubliceerd in Staatscourant 147 van 4 augustus 2004, pagina 16 en bevat het afwegingskader voor veiligheidsbelangen bij besluitvorming.
- 7.6 Voorgesteld wordt de tekst van paragraaf 3.4.1 Duurzaam bouwen en energie uit te breiden met: Duurzaam bouwen heeft niet uitsluitend een relatie met energie, maar ook met de kwaliteit van oppervlakte- en grondwater. De toepassing van materialen, die niet uitloggen, levert minder belasting van grond- en oppervlaktewater op.
- 7.7 Geluid: In dit onderdeel zijn nog de geluidsnormen opgenomen van voor de wijziging van de Wet geluidshinder. De Wet geluidshinder is bij wet van 5 juli 2006 gewijzigd. Deze wet is gepubliceerd in staatsblad 350 van 1 augustus 2006 en met ingang van 1 januari 2007 in werking getreden op grond van het besluit van 7 december 2006, Staatsblad 661 van 19 december 2006. Bij deze wetswijziging zijn de maximaal toegelaten geluidsbelastingen aangepast. Deze aanpassing bestaat globaal uit een vermindering van de toegelaten belasting met 2 dB(A). Verzocht wordt de tekst van dit onderdeel in overeenstemming te brengen met de nu geldende Wet geluidshinder.
- 7.8 Luchtkwaliteit: Algemeen: Momenteel is het Besluit luchtkwaliteit 2005 van kracht. Dit besluit is gepubliceerd in staatsblad 316 en 23 juni 2005 en in werking getreden bij besluit van 1 augustus 2005, staatsblad 398 van 4 augustus 2005. Het Besluit luchtkwaliteit uit 2001 is bij dit besluit ingetrokken. In het verlengde van de Europese richtlijn luchtkwaliteit is de richtlijn en het besluit gericht op de bescherming van de luchtkwaliteit en niet op gevoelige groepen, zoals in dit tekstdeel is aangegeven. Verzocht wordt de tekst aan te passen.
- 7.9 *3.4.6 Bedrijven en milieuzoneringen:* In de lijst staan 3 locaties, waarvoor een relatie met Rijkswaterstaat is gelegd:
 1. steunpunt Het nieuwe Werk;
 2. vm. Dienstkantoor Het Nieuwe Diep 45;
 3. de Teso Veerhaven.
 Het onder 1 genoemde steunpunt is overgedragen aan de provincie Noord-Holland als onderdeel van het Noord-Hollandsch kanaal. Het voormalig dienstkring kantoor onder 2 genoemd is recent door de Dienst der Domeinen verkocht. Rijkswaterstaat heeft geen verantwoordelijkheden meer voor deze percelen. Verzocht wordt de tabellen aan te passen.
- 7.10 *3.5 Waterhuishouding: Zout/zeewatersysteem:* Rijkswaterstaat dienst Noord-Nederland is voor het beheer van de Waddenzee verantwoordelijk en in dit kader ook voor het waterkwaliteitsbeheer van dit watersysteem. Deze dienst moet in verband hiermee ook buiten de watertoets betrokken worden. Dit is nog niet gebeurd. Geadviseerd wordt voor het

tervisielegging van het ontwerpplan in overleg te treden met de Dienst Noord-Nederland te Leeuwarden en een watertoets uit te laten voeren voor de tot de Waddenzee behorende wateren en het resultaat daarvan in dit onderdeel van de samengevat te beschrijven. Hiervoor kan contact worden gezocht met mevrouw dr. H. Schans.

- 7.11 De dienst Rijkswaterstaat houdt zich binnen het kwaliteitsbeheer bezig met vergunningverlening op grond van de Wet verontreiniging oppervlaktewateren, die vereist is voor activiteiten binnen de provincie Noord-Holland. Binnen dit systeem zullen de vergunningen voor de dempingen ten behoeve van de verbreding van de Onderzeedienstkade en de Visserijkade aangevraagd moeten worden. Verzocht wordt de tekst hierop aan te passen.

Reactie gemeente:

- 7.1 De belettering is aangepast op de plankaart;
7.2 De tekst is aangepast;
7.3 De tekst is aangepast aan de 3^e nota Waddenzee;
7.4 De tekst is aangevuld, ten aanzien van de risicogebieden is de plankaart aangepast naar aanleiding van opmerkingen van het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier;
7.5 Het onderwerp is toegevoegd, gezien het conserverende karakter van het plan zijn er geen nadere consequenties voor het plan, zie ook de reactie op 2.2 VROM-inspectie
7.6 De tekst is toegevoegd;
7.7 De berekenmethodes waren al aangepast aan de wet, de tekst nog niet, deze is aangepast conform het voorstel. Binnen de plangrenzen zijn ook geen geluidsgevoelige bestemmingen aanwezig;
7.8 De tekst is aangepast conform voorstel;
7.9 De tabellen zijn aangepast;
7.10 Het traject voor de watertoets Zout/zeewatersysteem is opgestart, hiertoe zal de Dienst Noord-Nederland de watertoets uitbesteden. Gezien de looptijd van de watertoets en het feit dat bij het aanwijzen van het gebied als beschermd stadsgezicht de economische ontwikkelingen van het plangebied belemmerd worden zal het ontwerp bestemmingsplan niet ter visie worden gelegd totdat de aanwijzing een feit is. Als de aanwijzing een feit is zal na afronding van de watertoets de watertoets aan plan worden toegevoegd bij het aanbieden van het plan aan de Raad ter vaststelling.
7.11 De tekst is hierop aangepast, waarbij moet worden opgemerkt dat de bouwvergunning voor de onderzeedienstkade onherroepelijk is. De daarbij behorende Wvo vergunning is inmiddels ook afgegeven.

8. Ministerie van Economische zaken
Postbus 20101,
2500 EC Den Haag

Geen reactie ontvangen

9. Ministerie van Defensie
Postbus 20701
2500 ES Den Haag

Reactie ontvangen via VROM inspectie, zie reactie VROM-inspectie

10. Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit (LNV)
Postbus 20401
2500 EK Den Haag

Het ministerie van LNV geeft aan geen opmerkingen te hebben te hebben ten aanzien van het bestemmingsplan.

11. Rijkswaterstaat
Postbus 3119
2001 DA Haarlem

Voor reactie zie 7. Ministerie verkeer en Waterstaat

12. Rijksdienst voor Archeologie, Cultuurlandschap en Monumenten
Postbus 1001
3700 BA Zeist

Het bestemmingsplan geeft de Rijksdienst voor Archeologie, Cultuurlandschap en Monumenten aanleiding tot het maken van de volgende opmerkingen:

- 12.1 Het concept bestemmingsplan kan als 'voldoende beschermend' conform artikel 36 MW worden beschouwd.
- 12.2 Het plan biedt in het kader van het beschermd stadsgezicht een goede rechtsbescherming gezien zijn consoliderende karakter.
- 12.3 Een al te rigide karakter van het plan kan de mogelijkheden om het stedenbouwkundig wensbeeld (zoals geformuleerd in paragraaf 3.8.2) te realiseren. Dit wordt onder andere veroorzaakt door de regelingen in de voorschriften die uitgaan van de bestaande situatie (en niet de toekomstige). Hierdoor worden de mogelijkheden ontnomen om met name de forten Oostoever en Harssens – indien de mogelijkheid zich voordoet – in ere te herstellen. (reconstructie op basis van historische gegevens en amoveren ongewenste bebouwing). Geadviseerd wordt de plankaart en de voorschriften zo te formuleren dat beter kan worden ingespeeld op het toekomstige wensbeeld zonder dat de beschermende werking van bestaande waarden onderuit wordt gehaald.

Reactie gemeente

Zie reactie 2.9 VROM inspectie.

8.2 *Inspraak*

Het concept van het bestemmingsplan is in het kader van de gemeentelijke inspraakverordening met ingang van 6 april 2007 gedurende zes weken ter inzage gelegd. Door de HSV (Haven en Scheepvaartvereniging Den Helder) en de HRV (Helderse Redersvereniging) zijn tijdens een bijeenkomst opmerkingen op het conceptplan gemaakt.

De opmerkingen hadden allen betrekking op de toelichting van het plan met name:

- de actualisatie van de verschillende wetgeving;
- het betrekken van de naast het plangebied gelegen gebieden;
- feitelijke informatie over binnen het plangebied aanwezige bedrijven;
- een nieuw te bouwen verkeerscentrale op fort Harssens;
- de aanwezigheid van routes voor gevaarlijke stoffen.

De opmerkingen zijn daar waar van toepassing in het bestemmingsplan verwerkt. De informatie welke geen betrekking heeft op het plangebied is uit de toelichting verwijderd.

De paragrafen met betrekking tot het transport van gevaarlijke stoffen is aangepast.



“Bestemmingsplan Haven”

Gemeente Den Helder
Afdeling Ruimte, Wonen en Ondernemen
Team planontwikkeling
Drs. F. Bijlweg 1
Postbus 36
1780 AA Den Helder

Den Helder, November 2006
contactpersoon: mevr. S. Felix
tel: 0223-678823

Inhoudsopgave:

1. Inleiding	-2-
2. Industrielawaai	-3-
2.1. Huidige situatie (2005)	-3-
2.2. Geluidgevoelige bestemmingen op het gezoneerde industrieterrein	-3-
3. Wegverkeerslawaai	-5-
4. Verlenen bouwvergunningen	-6-
4.1. Geluidgevoelige bestemmingen	-6-
4.2. Niet geluidgevoelige bestemmingen	-6-
5. Conclusie	-7-
6. Tekst opnemen in het bestemmingsplan	-8-

Bijlagen:

Bijlage I: Overzichtskaart	-10-
Bijlage II: Industrielawaai (gegevens)	-11-
Bijlage III: Wegverkeerslawaai (gegevens)	-12-

1. Inleiding

Tijdens de voorbereiding tot vaststelling of herziening van een bestemmingsplan dient een akoestisch onderzoek te worden ingesteld naar de geluidbelasting die door woningen, alsmede door andere geluidgevoelige gebouwen, wordt ondervonden zonder de invloed van maatregelen die de geluidoverdracht beperken. De Wet geluidhinder maakt naast woningen onderscheid in de volgende geluidgevoelige bestemmingen:

- a. scholen voor basisonderwijs
- b. scholen voor voortgezet onderwijs
- c. instellingen voor hogere beroepsonderwijs
- d. algemene, categorale en academische ziekenhuizen alsmede verpleeghuizen
- e. andere gezondheidszorggebouwen dan bedoeld onder d. (psychiatrische ziekenhuizen, instellingen voor gehandicaptenzorg, kindertehuizen e.d.)
- f. woonwagendplaatsen

Het bestemmingsplan Haven betreft een gezoneerd industrieterrein. Formeel kunnen geluidgevoelige bestemmingen niet aanwezig zijn op een gezoneerd industrieterrein. Deze komen dan ook niet voor in het plangebied.

De wegen, die in het bezit zijn van een zone (artikel 74, lid 1 Wgh) en invloed kunnen hebben op de geluidgevoelige bestemmingen in het plangebied zijn: Het Nieuwe Diep, de Van Kinsbergerbrug, de Binnenhaven en de Rijksweg.

2. Industrielawaai

Bij de vaststelling of herziening van een bestemmingsplan dat geheel of gedeeltelijk betrekking heeft op gronden die krachtens die vaststelling of herziening gaan of blijven behoren tot een zone, moeten de wettelijke grenswaarden in acht worden genomen. Binnen de zone gelden wettelijke grenswaarden voor de geluidbelasting van woningen en andere geluidgevoelige bestemmingen. Voor woningen bedraagt deze bij voorkeur 50 dB(A).

2.1. Huidige situatie (2005)

Het bestemmingsplan Haven betreft een gezoneerd industrieterrein. In opdracht van de gemeente heeft DGMR Industrie, Verkeer en Milieu bv. het zonebewakingsmodel van het gezoneerde industrieterrein geactualiseerd (situatie 2005). Het zonebewakingsmodel betreft naast het plangebied haven de Oude Rijkswerf Willemsoord. Het doel van de actualisatie was:

- a) het vaststellen van de geluidbelasting van alle bedrijven op het industrieterrein en
- b) het controleren van de berekeningsresultaten op de zonegrens en de maximaal toegestane geluidniveaus (MTG) bij woningen.

Uit de actualisatie blijkt dat de zone geen overschrijdingen kent. Op 2 MTG-punten (in totaal 26 woningen)¹ treedt een overschrijding op van de afgegeven MTG-waarde. De overschrijding wordt met name veroorzaakt door Scheepswerf Visser en de activiteiten op de kades 49 en 50. Uit nader akoestisch onderzoek moet blijken of een reductie van 1 dB mogelijk is voor Scheepswerf Visser en de kades 49 en 50. Voor Scheepswerf Visser wordt momenteel een revisievergunning aangevraagd. Bij de vergunningverlening moet middels een zonetoets aangetoond worden dat het bedrijf inpasbaar is.

Eveneens is een nieuw model voor de toekomstige situatie inclusief invulling van enkele nu nog lege panden / kavels opgesteld en doorgerekend. Hiermee kan worden bepaald wat voor type bedrijf zich in welke panden kan vestigen. Dit wordt als hulpmiddel gebruikt om advies te geven bij een melding of een vergunningaanvraag. Tevens wordt dit vastgelegd in het bestemmingsplan. Wanneer hier rekening mee wordt gehouden, worden overschrijdingen van de zone of MTG-waarden in de toekomst voorkomen.

De opzet van het onderzoek en de conclusies staan verwoord in het rapport "Industrieterrein Rijkswerf, Nieuwe Haven, Nieuwe Diep en Visafslag, Den Helder" (Rapport I.2004.3118.00.R001; d.d. juni 2006)

2.2. Geluidgevoelige bestemmingen op het industrieterrein

"Gewone" woningen kunnen formeel niet aanwezig zijn op een gezoneerd industrieterrein. De maximale grenswaarde voor bestaande woningen binnen de zone bedraagt (met ontheffing) 60 dB(A). Deze maximale ontheffing is vastgelegd voor de bestaande woningen aan de Binnenhaven. Bedrijfswoningen op het

¹ Deze woningen zijn buiten het plangebied gelegen.

industrieterrein worden niet beschermd via de Wet geluidhinder. Bij voorkeur mag de geluidbelasting niet meer zijn dan 65 dB(A) etmaalwaarde.

De streefwaarde (65/60/55 dB(A)) voor reguliere woningen wordt in de dagperiode overschreden bij de bedrijfswoningen aan het Nieuwe Diep 32 en de bedrijfswoningen bij Scheepswerf Visser. In de avond- en nachtperiode wordt ter plaatse van de bedrijfswoningen voldaan aan de streefwaarden. In het oude rekenmodel kon ook al niet voldaan worden aan de streefwaarden. Bij de actualisatie is zelfs nog een lichte toename berekend bij deze bedrijfswoningen. Deze toename wordt veroorzaakt door toevoeging van extra bronnen en verschuiving van bronnen.

Adres	Hoogste geluidbelasting
Nieuwe Diep 32	71 dB(A)
Woningen Visser	67 dB(A)
Nieuwe Diep 42-43	64 dB(A)

Niet geluidgevoelige bestemmingen (zoals een restaurant, een hotel of een concertgebouw) kunnen op grond van de Wet geluidhinder op het industrieterrein gesitueerd worden. Hiervoor gelden geen normen met betrekking tot geluid. Wel gelden voor deze bestemmingen op grond van het Bouwbesluit normen voor het binnenniveau. Zie hiervoor H4. Verlenen bouwvergunningen.

3. Wegverkeerslawaai

Op grond van artikel 76, lid 1 van de Wet geluidhinder dienen bij de vaststelling of herziening van een bestemmingsplan de grenswaarden van de Wet geluidhinder in acht te worden genomen. Volgens artikel 76, lid 4 geldt deze verplichting niet voor situaties waarin op het tijdstip van de vaststelling van het plan de weg en de woningen en/of andere geluidgevoelige gebouwen aanwezig zijn (bestaande situatie).

Dit houdt in dat bij zogenaamde conserverende bestemmingsplannen geen toetsing aan de grenswaarde behoeft plaats te vinden. Bij een besluit van Gedeputeerde Staten, d.d. 25 februari 1997, nr. 96-713447, heeft dit college het standpunt ingenomen, dat eventuele uitbreiding aan bestaande geluidgevoelige bestemmingen niet als nieuwe situaties worden beschouwd.

Voor de geluidgevoelige bestemmingen is het bestemmingsplan Haven een conserverend bestemmingsplan, het uitvoeren van een akoestisch onderzoek is dus niet noodzakelijk. Om toch iets te kunnen zeggen over de geluidbelasting op de bestaande bedrijfswoningen, is het verkeersmodel van de gemeente Den Helder (d.d. december 2003) geraadpleegd. De gegevens zijn bijgevoegd in bijlage II.

In het plangebied komen geen geluidgevoelige bestemmingen voor. De bedrijfswoningen in de haven, die geen geluidgevoelige status in de zin van de Wet geluidhinder hebben, ondervinden een geluidbelasting van maximaal 58 dB(A). Zie onderstaande tabel.

Adres	Hoogste geluidbelasting	Maatgevende weg
Nieuwe Diep 32	58 dB(A)	Het Nieuwe Diep
Nieuwe Diep 42-43	53 dB(A)	Binnenhaven
Woningen Visser	48 dB(A)	Binnenhaven

Voor de bestaande geluidgevoelige bestemmingen in een stedelijk gebied geldt een maximale grenswaarde van 65 dB(A). Deze maximale grenswaarde wordt niet overschreden. Tevens ligt de geluidbelasting vanwege wegverkeerslawaai minimaal 10 dB(A) onder de geluidbelasting vanwege de industrie. De geluidbelasting vanwege het industrielawaai is maatgevend voor deze bedrijfswoningen.

4. Verlenen bouwvergunningen

4.1. Geluidgevoelige bestemmingen

Op grond van artikel 3.1 van het Bouwbesluit dient een te bouwen bouwwerk in een verblijfsgebied bescherming tegen geluid van buiten te bieden. Het binnenniveau voor woonfuncties is vastgelegd op een grenswaarde van 35 dB(A). De uitwendige scheidingsconstructie moet een geluidwering bezitten, die niet kleiner is dan het verschil tussen de volgens de Wet geluidhinder bepaalde geluidbelasting en de grenswaarde voor het geluidniveau in het verblijfsgebied met een minimum van 20 dB(A) (artikel 3.2 Bouwbesluit).

4.2. Niet geluidgevoelige bestemmingen

Ook voor niet geluidgevoelige bestemmingen (zoals een restaurant, een hotel of een concertgebouw) kunnen normen gelden met betrekking tot geluid. In kantoren, industriehallen én restaurants geldt een 5 tot 15 dB minder strenge eis dan voor woningen. Voor concertzalen, studio's e.d. kunnen zelfs aanzienlijk strengere eisen dan voor woningen gesteld worden. Algemene regels hiervoor kunnen moeilijk gegeven worden, daar per geval de eisen afhankelijk van het gebouwgebruik gesteld zullen worden. De binnenniveaus kunnen gerealiseerd worden met (extra) geluidwerende maatregelen.

5. Conclusie

Industrielawaai

De streefwaarde voor reguliere woningen van 65/60/55 dB(A) op een gezondeer industrieterrein wordt in de dagperiode overschreden bij de bedrijfswoningen² aan het Nieuwe Diep 32 en de bedrijfswoningen bij Scheepswerf Visser.

De hoogste geluidbelasting voor de bedrijfswoningen Nieuwe Diep 42-43 bedraagt 64 dB(A) etmaalwaarde.

Niet geluidgevoelige bestemmingen (zoals een restaurant, een hotel of een concertgebouw) kunnen op grond van de Wet geluidhinder op het industrieterrein gesitueerd worden.

Wegverkeerslawaai

Voor de bestaande geluidgevoelige bestemmingen in een stedelijk gebied geldt voor wegverkeerslawaai een maximale grenswaarde van 65 dB(A). Deze maximale grenswaarde wordt niet overschreden. Tevens ligt de geluidbelasting vanwege wegverkeerslawaai minimaal 10 dB(A) onder de geluidbelasting vanwege de industrie. De geluidbelasting vanwege het industrielawaai is maatgevend voor deze woningen.

Binnenniveau's

Gezien het feit dat de geluidbelasting op de bestaande geluidgevoelige bestemmingen veel meer bedraagt dan 55 dB(A) zal het binnenniveau van 35 dB(A) NIET gerealiseerd worden met een geluidwerende scheidingsconstructie van 20 dB(A).

² Een bedrijfswoning is geen geluidgevoelige bestemming in de zin van de Wet geluidhinder.

6. Tekst opnemen in bestemmingsplan

Tijdens de voorbereiding tot vaststelling of herziening van een bestemmingsplan dient een akoestisch onderzoek te worden ingesteld naar de geluidbelasting die door woningen, alsmede door andere geluidgevoelige gebouwen, wordt ondervonden zonder de invloed van maatregelen die de geluidoverdracht beperken. Door de medewerkster geluid van de Gemeente Den Helder is daarom een bovengenoemd onderzoek ingesteld naar het geluid ten gevolge van industrielawaai en wegverkeerslawaai.

Industrielawaai

Het bestemmingsplan Haven betreft een gezoneerd industrieterrein. In opdracht van de gemeente heeft DGMR Industrie, Verkeer en Milieu bv. het zonebewakingsmodel van het gezoneerde industrieterrein geactualiseerd (situatie 2005). Uit de actualisatie blijkt dat de zone geen overschrijdingen kent. Op 2 MTG-punten (in totaal 26 woningen) treedt een overschrijding op van de afgegeven MTG-waarde. Bij het verlenen van één milieuvergunning moet middels een zonetoets aangetoond worden dat het bedrijf inpasbaar is, zodat overschrijdingen in de toekomst niet meer voor mogen komen.

Eveneens is door DGMR een nieuw model voor de toekomstige situatie inclusief invulling van enkele nu nog lege panden / kavels opgesteld en doorgerekend. De maximaal toegestane categorie bedrijven wordt vastgelegd in het bestemmingsplan.

Bedrijfswoningen op het industrieterrein worden niet beschermd via de Wet geluidhinder. Bij voorkeur mag de geluidbelasting niet meer zijn dan 65 dB(A) etmaalwaarde. Deze streefwaarde wordt in de dagperiode overschreden bij de woningen aan het Nieuwe Diep 32 en de woningen bij Scheepswerf Visser. In de avond- en nachtperiode wordt ter plaatse van de bedrijfswoningen voldaan aan de streefwaarden.

Naast woningen is er ook een opleidingsinstituut (inclusief logiesgebouw) van de Marine aanwezig op het industrieterrein. De geluidbelasting bedraagt ongeveer 60 dB(A) etmaalwaarde. Deze geluidbelasting wordt voornamelijk veroorzaakt door de bronnen op het eigen terrein.

Om inzicht te krijgen in de mogelijkheden voor de toekomst en om een aantal keuzes te kunnen maken, zijn een aantal scenario's doorgerekend. Het doorrekenen van de scenario's is uitgevoerd door DGMR en staat verwoord in het rapport "Scenarioberekeningen Industrieterrein Rijkswerf e.o, Den Helder" (Rapport I.2004.3118.06.R001: d.d. 00.00.00).

Uit de scenarioberekeningen komt naar voren dat er voldoende geluidsruimte beschikbaar is voor de reeds bekende havenontwikkelingen en een optimale benutting van de haven in de toekomst.

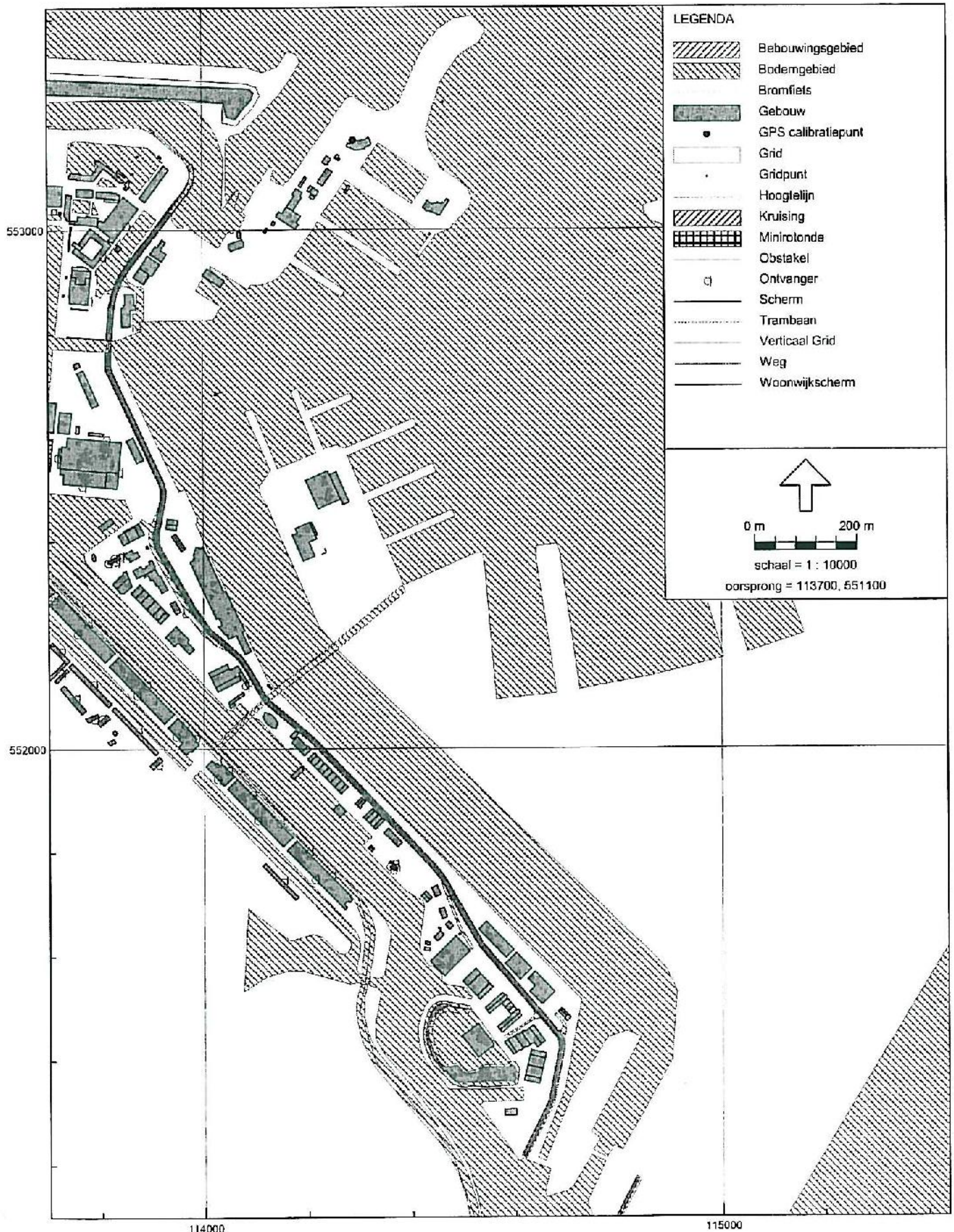
Wegverkeerslawaai

De wegen, die in het bezit zijn van een zone (artikel 74, lid 1 Wgh) en invloed kunnen hebben op de geluidgevoelige bestemmingen in het plangebied zijn: Het Nieuwe Diep, de Van Kinsbergerbrug, de Binnenhaven en de Rijksweg. Voor de bestaande geluidgevoelige bebouwing liggen de geluidniveaus tussen de 48 en 58 dB(A). Voor een groot gedeelte van deze woningen wordt de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) overschreden.

Voor de bestaande geluidgevoelige bestemmingen in een stedelijk gebied geldt voor wegverkeerslawaai een maximale grenswaarde van 65 dB(A). Deze maximale grenswaarde wordt niet overschreden. Tevens ligt de geluidbelasting vanwege wegverkeerslawaai minimaal 10 dB(A) onder de geluidbelasting vanwege de industrie. De geluidbelasting vanwege het industrielawaai is maatgevend voor deze woningen.

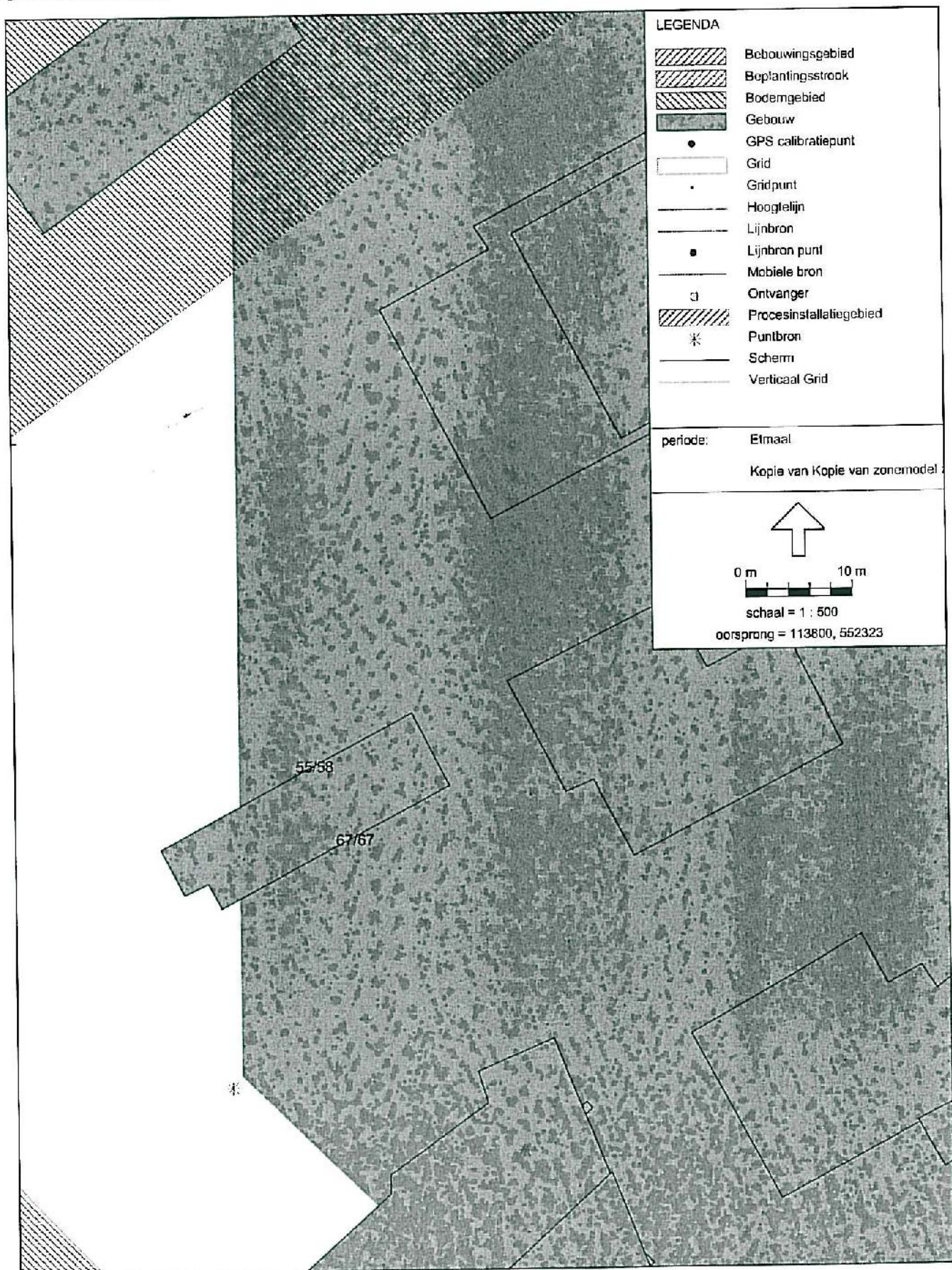
Overzichtskaart

overzichtskaart

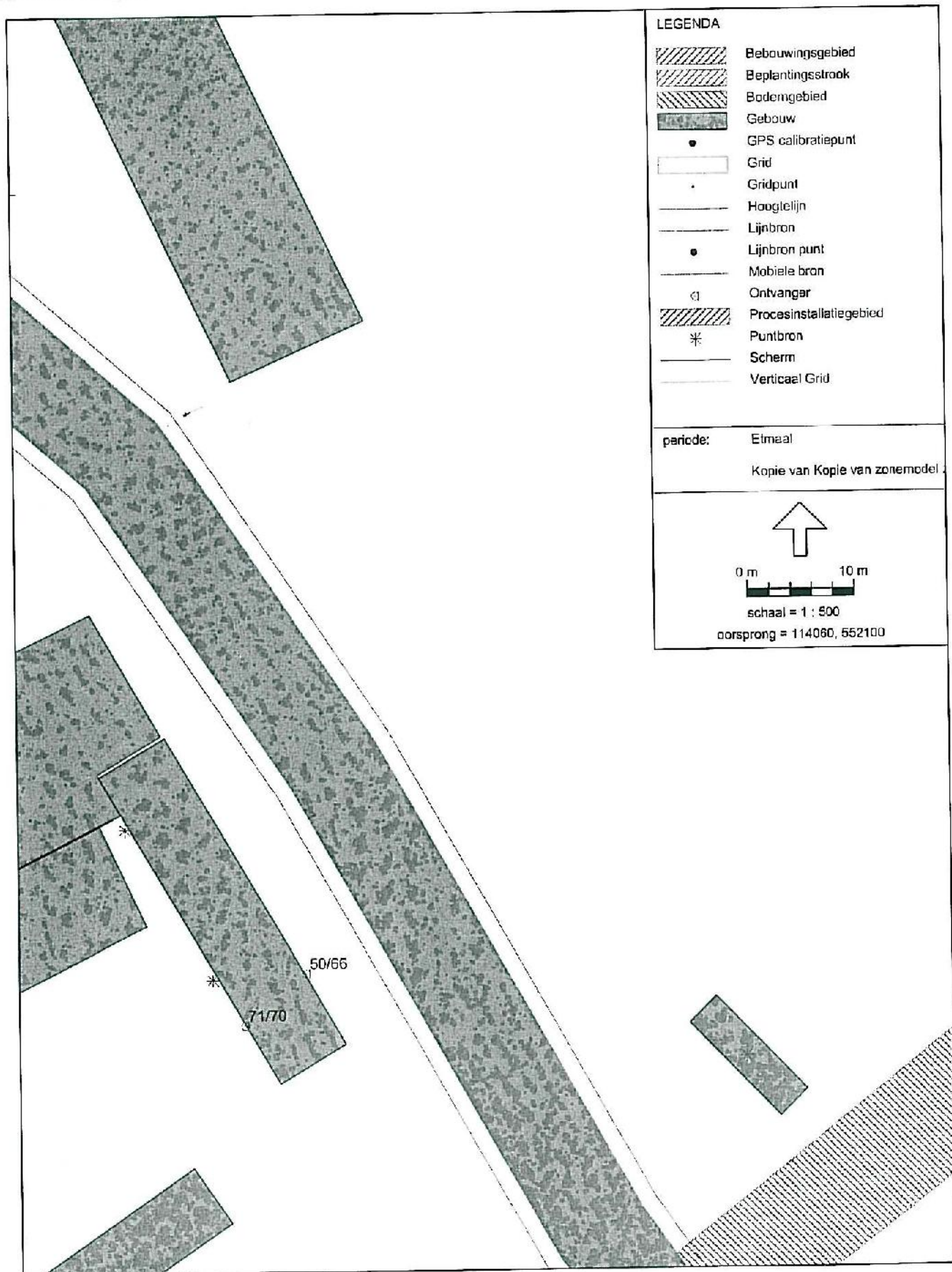


Industrielaai (gegevens)

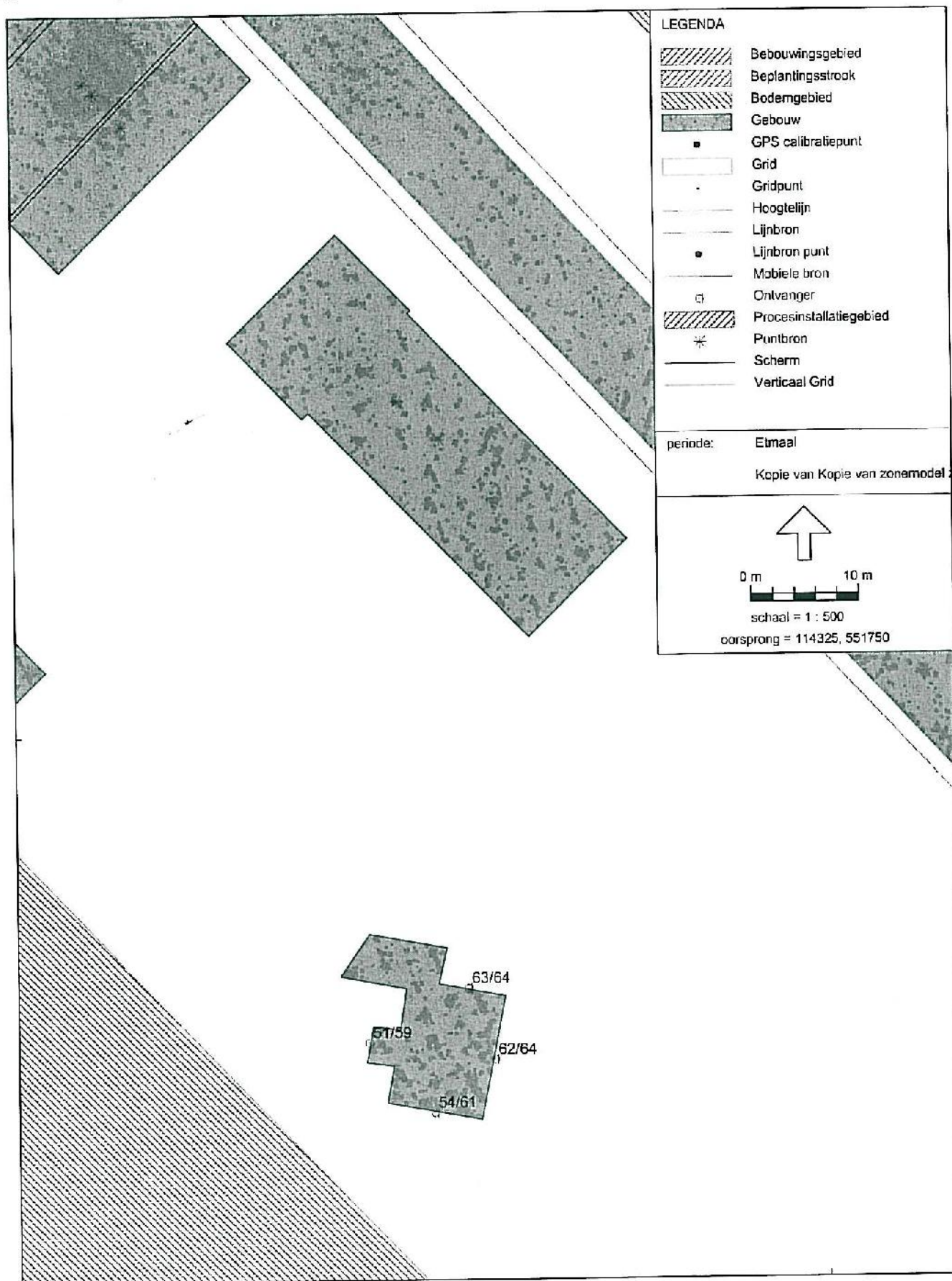
Geluidsituatie industrielawaai
woningen scheepswerf Visser



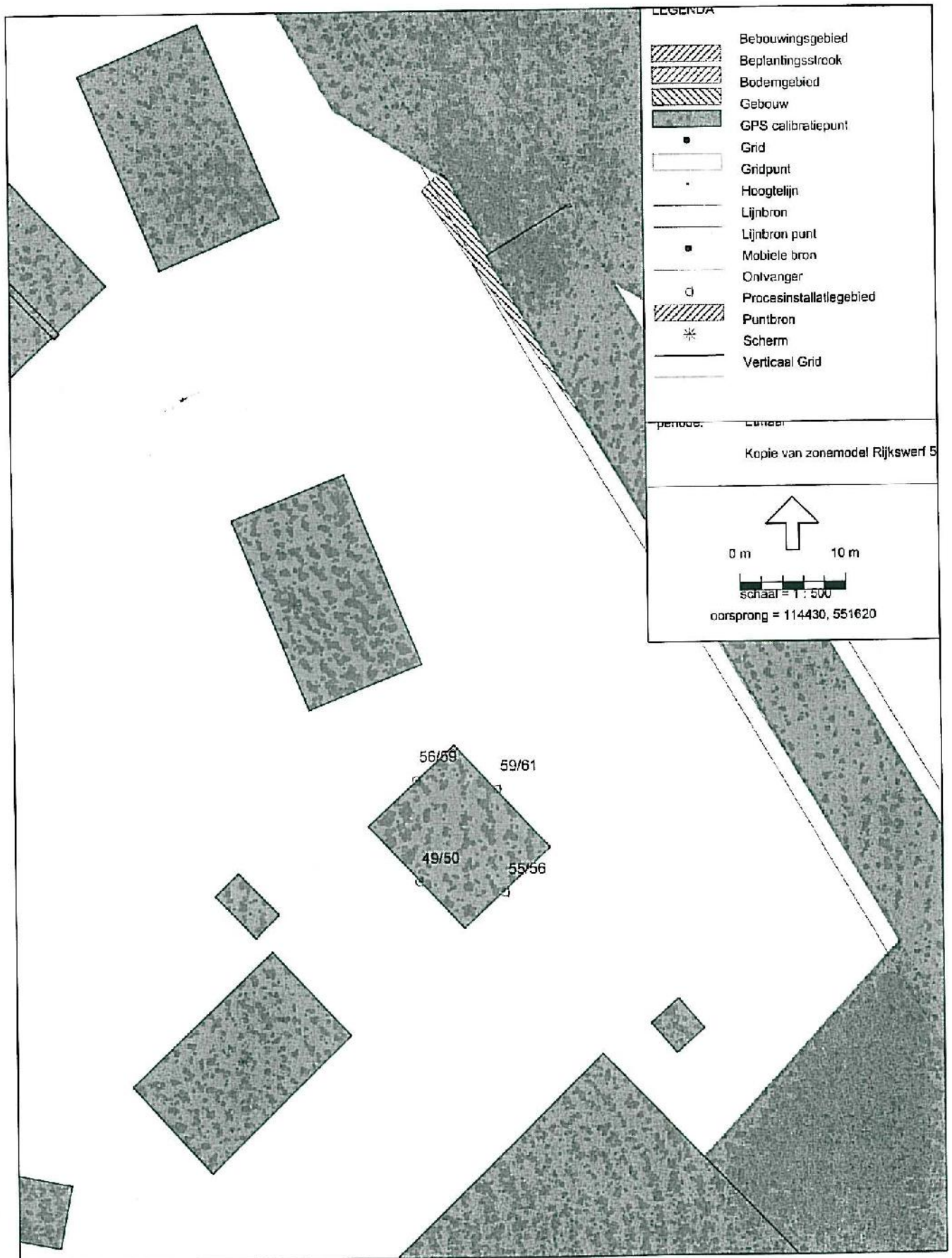
Geluidsituatie industrielawaai
woningen Nieuwe Diep 32



Geluidsituatie industrielawaai
woningen Nieuwe Diep 42-43



geluidsituatie industrielawaai
Nieuwe Diep 45



rekenresultaten industrielaawaai

Model: Kopie van zonemodel Rijkswarf 5 april 06 - Zonemodel Den Helder - I20043116
 Bijdrage van hoofdgroep op alle ontvangerpunten
 Rekenmethode Industrielawaai - IL; Periode: Alle perioden

Id	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal	Li
01_A	Bedrijfswoning Visser	1,5	51,7	46,5	45,0	55,0	60,1
01_B	Bedrijfswoning Visser	5,0	54,3	49,3	48,0	58,0	60,8
02_A	Bedrijfswoning Visser	1,5	67,3	45,8	45,0	67,3	73,3
02_B	Bedrijfswoning Visser	5,0	67,4	46,0	45,0	67,4	73,4
03_A	Bedrijfswoning Nieuwediep 32	1,5	49,8	41,9	40,2	50,2	56,4
03_B	Bedrijfswoning Nieuwediep 32	5,0	65,6	48,1	44,9	65,6	71,0
04_A	Bedrijfswoning Nieuwediep 32	1,5	70,8	52,6	47,7	70,8	79,9
04_B	Bedrijfswoning Nieuwediep 32	5,0	69,8	53,1	48,7	69,8	78,6
05_A	Bedrijfswoning Nieuwediep 42-43	1,5	54,0	52,1	51,6	61,6	55,9
05_B	Bedrijfswoning Nieuwediep 42-43	5,0	56,0	54,4	54,0	64,0	58,1
06_A	Bedrijfswoning Nieuwediep 42-43	1,5	50,0	45,2	44,1	54,1	52,0
06_B	Bedrijfswoning Nieuwediep 42-43	5,0	54,0	51,6	50,7	60,7	57,2
07_A	Bedrijfswoning Nieuwediep 42-43	1,5	45,8	42,7	41,4	51,4	51,8
07_B	Bedrijfswoning Nieuwediep 42-43	5,0	52,1	49,6	49,0	59,0	57,8
08_A	Bedrijfswoning Nieuwediep 42-43	1,5	53,4	52,6	52,5	62,5	55,6
08_B	Bedrijfswoning Nieuwediep 42-43	5,0	55,4	54,2	54,1	64,1	57,9
09_A	Nieuwe Diep 45	1,5	54,4	50,8	48,8	58,8	58,5
09_B	Nieuwe Diep 45	5,0	56,5	52,7	50,8	60,8	59,8
10_A	Nieuwe Diep 45	1,5	53,9	48,9	44,7	54,7	55,8
10_B	Nieuwe Diep 45	5,0	55,5	50,6	46,5	56,5	56,0
11_A	Nieuwe Diep 45	1,5	46,0	41,2	38,7	48,7	50,9
11_B	Nieuwe Diep 45	5,0	46,9	42,0	39,8	49,8	51,4
12_A	Nieuwe Diep 45	1,5	50,2	47,3	46,1	56,1	53,2
12_B	Nieuwe Diep 45	5,0	52,6	49,7	46,9	56,9	58,4
MTG01_A	Binnenhaven 65, 67, 69, 71, 73, 75 en 76	1,5	54,8	45,0	44,0	54,0	64,2
MTG01_B	Binnenhaven 65, 67, 69, 71, 73, 75 en 76	5,0	55,8	45,2	44,1	55,8	64,0
MTG02_A	Binnenhaven 77	1,5	53,9	43,9	42,5	53,9	63,9
MTG02_B	Binnenhaven 77	5,0	54,3	44,3	42,8	54,3	63,5
MTG03_A	Binnenhaven 78, 79, 80, 81, 82 en 83	1,5	52,4	44,6	43,5	53,5	62,5
MTG03_B	Binnenhaven 78, 79, 80, 81, 82 en 83	5,0	52,6	45,0	43,5	53,5	62,1
MTG04_A	Binnenhaven 84 t/m 101 (17 woningen)	1,5	49,6	44,3	42,5	52,5	59,5
MTG04_B	Binnenhaven 84 t/m 101 (17 woningen)	5,0	50,6	45,0	43,2	53,2	59,4
MTG05_A	Binnenhaven 102 t/m 113 (13 woningen)	1,5	49,2	43,9	41,9	51,9	59,0
MTG05_B	Binnenhaven 102 t/m 113 (13 woningen)	5,0	50,8	45,0	43,1	53,1	59,8
MTG06_A	Binnenhaven 114 t/m 125 (12 woningen)	1,5	50,8	45,1	43,5	53,5	59,3
MTG06_B	Binnenhaven 114 t/m 125 (12 woningen)	5,0	51,2	45,6	44,0	54,0	59,7
MTG07_A	Binnenhaven 126 t/m 144 (19 woningen)	1,5	51,2	46,9	45,5	55,5	59,1
MTG07_B	Binnenhaven 126 t/m 144 (19 woningen)	5,0	52,2	47,5	46,0	56,0	59,9
MTG08_A	Bassingracht 1, 3, 5, 7 en 9	1,5	43,6	38,8	37,4	47,4	53,9
MTG08_B	Bassingracht 1, 3, 5, 7 en 9	5,0	50,3	44,8	43,4	53,4	62,6
MTG09_A	Bassingracht 11, 13, 15, 17, 19 en 21	1,5	43,0	38,7	37,0	47,0	53,8
MTG09_B	Bassingracht 11, 13, 15, 17, 19 en 21	5,0	49,9	44,3	43,1	53,1	62,3
MTG10_A	Bassingracht 23-43 oneven (11 woningen)	1,5	43,9	39,1	37,5	47,5	55,3
MTG10_B	Bassingracht 23-43 oneven (11 woningen)	5,0	50,4	44,0	43,1	53,1	61,5
MTG11_A	Bassingracht 45-75 oneven (16 woningen)	1,5	46,0	36,5	37,0	47,0	57,5
MTG11_B	Bassingracht 45-75 oneven (16 woningen)	5,0	50,0	43,4	42,3	52,3	60,3
MTG12_A	Bassingracht 107-124 (18 woningen)	1,5	44,2	40,1	39,3	49,3	54,5
MTG12_B	Bassingracht 107-124 (18 woningen)	5,0	48,7	43,2	42,1	52,1	59,7
MTG13_A	Achterbinnenhaven 35, 36, 36a en 36b	1,5	36,5	31,2	29,2	39,2	45,2
MTG13_B	Achterbinnenhaven 35, 36, 36a en 36b	5,0	37,2	32,6	31,1	41,1	45,5
MTG14_A	Achterbinnenhaven 41, 42a, 42c, 43, 47 en 48	1,5	34,3	29,5	27,0	37,0	42,4
MTG14_B	Achterbinnenhaven 41, 42a, 42c, 43, 47 en 48	5,0	35,8	31,2	29,0	39,0	43,3
MTG15_A	Achterbinnenhaven 48a t/m 74 (24 woningen)	1,5	39,6	34,8	32,3	42,3	53,4
MTG15_B	Achterbinnenhaven 48a t/m 74 (24 woningen)	5,0	37,8	34,0	32,2	42,2	43,9
MTG16_A	Spoorgracht 15, 16, 17, 18 en 19	0,5	42,6	35,2	33,4	43,4	53,1
MTG16_B	Spoorgracht 15, 16, 17, 18 en 19	5,0	48,7	43,0	38,7	48,7	62,7
MTG17_A	Spoorgracht 20 t/m 29 (10 woningen)	1,5	43,8	36,5	34,0	44,0	54,2
MTG17_B	Spoorgracht 20 t/m 29 (10 woningen)	5,0	40,9	43,3	39,1	49,9	62,8
MTG18_A	Spoorgracht 31 t/m 36 (6 woningen)	1,5	42,6	38,0	35,7	45,7	53,1
MTG18_B	Spoorgracht 31 t/m 36 (6 woningen)	5,0	50,5	43,9	40,4	50,5	63,9
MTG19_A	Spoorgracht 37 t/m 44 (8 woningen)	1,5	42,9	37,9	35,9	45,9	53,4
MTG19_B	Spoorgracht 37 t/m 44 (8 woningen)	5,0	50,3	43,2	40,3	50,3	63,4
MTG20_A	Gasstraat 1, 3, 5, 7, 9 en 11	1,5	39,4	35,8	29,3	40,8	48,6
MTG20_B	Gasstraat 1, 3, 5, 7, 9 en 11	5,0	44,5	38,8	31,3	44,5	54,0

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

rekenresultaten industrielawaai

Model: Kopie van zonemodel Rijkswerk 5 april 06 - Zonemodel Den Helder - I20043118
 Bijdrage van hoofdgroep op alle ontvangerpunten
 Rekenmethode Industrielawaai - IL; Periode: Alle perioden

Id	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal	Li
MTG21_A	Vismarkt 1-19 oneven (10 woningen)	1,5	44,3	40,3	37,6	47,8	58,3
MTG21_B	Vismarkt 1-19 oneven (10 woningen)	5,0	49,9	43,0	37,9	49,9	53,2
MTG22_A	Vismarkt 2-30 even (15 woningen)	1,5	44,2	40,0	36,6	46,6	58,3
MTG22_B	Vismarkt 2-30 even (15 woningen)	5,0	48,7	42,2	39,7	49,7	62,9
MTG23_A	Wagenstraat 1-33 oneven (16 woningen)	1,5	39,2	36,2	35,7	45,7	51,3
MTG23_B	Wagenstraat 1-33 oneven (16 woningen)	5,0	43,0	39,4	38,1	48,1	56,8
MTG24_A	Wagenstraat 20-30 even (13 woningen)	1,5	39,0	35,2	34,2	44,2	50,5
MTG24_B	Wagenstraat 20-30 even (13 woningen)	5,0	43,4	39,2	38,3	48,3	54,7
MTG25_A	Nieuwstraat 3 t/m 27 oneven (13 woningen)	1,5	40,7	36,5	36,2	46,2	53,0
MTG25_B	Nieuwstraat 3 t/m 27 oneven (13 woningen)	5,0	44,6	40,2	39,2	49,2	57,3
MTG26_A	Nieuwstraat 8 t/m 44 even (19 woningen)	1,5	39,8	34,1	32,9	42,9	50,8
MTG26_B	Nieuwstraat 8 t/m 44 even (19 woningen)	5,0	44,3	36,4	34,9	44,9	55,1
MTG27_A	Brouwerstraat 13 t/m 33 oneven (11 woningen)	1,5	41,0	37,8	37,3	47,3	54,0
MTG27_B	Brouwerstraat 13 t/m 33 oneven (11 woningen)	5,0	48,8	44,0	43,4	53,4	60,0
MTG28_A	Brouwerstraat 20 t/m 44 even (13 woningen)	1,5	38,9	33,7	32,6	42,6	49,4
MTG28_B	Brouwerstraat 20 t/m 44 even (13 woningen)	5,0	45,8	36,8	35,4	45,8	55,7
MTG29_A	Vijzelstraat 1, 3 en 51 t/m 59 (7 woningen)	1,5	38,4	34,6	34,0	44,0	49,2
MTG29_B	Vijzelstraat 1, 3 en 51 t/m 59 (7 woningen)	5,0	43,4	39,1	38,6	48,6	54,0
MTG30_A	Vijzelstraat 2-12, 24, 26 en 40-46 (12 woning)	1,5	39,2	30,3	35,8	45,8	49,2
MTG30_B	Vijzelstraat 2-12, 24, 26 en 40-46 (12 woning)	5,0	44,5	39,3	38,8	48,8	55,0
MTG31_A	Visstraat 3-19 oneven (7 woningen)	1,5	37,6	32,6	32,4	42,4	49,9
MTG31_B	Visstraat 3-19 oneven (7 woningen)	5,0	44,7	39,3	37,2	47,2	57,8
MTG32_A	Visstraat 22-30 even (5 woningen)	1,5	38,7	34,3	33,5	43,6	50,0
MTG32_B	Visstraat 22-30 even (5 woningen)	5,0	46,4	41,0	40,8	50,8	57,0
MTG33_A	Ruyghweg 363-371 oneven (5 woningen)	1,5	40,6	36,0	34,9	44,9	47,2
MTG33_B	Ruyghweg 363-371 oneven (5 woningen)	5,0	45,9	38,1	36,9	46,9	52,2
MTG34_A	Bakkerbroetsstraat 1-23 oneven (9 woningen)	1,5	40,4	36,3	35,4	45,4	52,0
MTG34_B	Bakkerbroetsstraat 1-23 oneven (9 woningen)	5,0	47,1	42,0	40,9	50,9	59,2
MTG35_A	Hartenstraat 1-15 oneven (8 woningen)	1,5	35,8	32,5	31,4	41,4	47,2
MTG35_B	Hartenstraat 1-15 oneven (8 woningen)	5,0	35,6	31,2	29,3	39,3	46,9
MTG36_A	Oranjestraat 57	1,5	42,3	38,9	36,7	46,7	60,4
MTG36_B	Oranjestraat 57	5,0	45,4	41,1	38,6	48,6	61,6
MTG37_A	Keizersgracht 50-65b (16 woningen)	1,5	38,0	28,7	23,4	38,0	48,1
MTG37_B	Keizersgracht 50-65b (16 woningen)	5,0	37,9	29,4	24,5	37,9	47,5
MTG38_A	Keizersgracht 67-83 (19 woningen)	1,5	36,2	28,6	23,4	36,2	46,3
MTG38_B	Keizersgracht 67-83 (19 woningen)	5,0	36,8	30,2	26,4	36,8	46,2
MTG39_A	Keizersgracht 83a-94 (9 woningen)	1,5	34,7	28,5	24,0	34,7	44,0
MTG39_B	Keizersgracht 83a-94 (9 woningen)	5,0	35,4	30,1	25,0	36,0	45,0
MTG40_A	Keizersgracht 97a-131 (29 woningen)	1,5	44,9	38,6	35,5	45,5	55,8
MTG40_B	Keizersgracht 97a-131 (29 woningen)	5,0	44,3	34,6	33,1	44,3	54,0
MTG41_A	Keizersgracht 132-140 (5 woningen)	1,5	38,0	31,4	29,0	39,0	49,0
MTG41_B	Keizersgracht 132-140 (5 woningen)	5,0	39,8	33,8	32,0	42,0	50,3
MTG42_A	Keizersgracht 141-152 (11 woningen)	1,5	40,9	37,2	36,3	46,3	51,1
MTG42_B	Keizersgracht 141-152 (11 woningen)	5,0	37,0	32,0	29,0	39,0	47,3
MTG43_A	Zuidstraat 11-27 (17 woningen)	1,5	48,1	45,3	40,2	50,3	58,7
MTG43_B	Zuidstraat 11-27 (17 woningen)	5,0	48,3	45,4	40,6	50,6	59,6
MTG44_A	Zuidstraat 28-54 (27 woningen)	1,5	54,9	47,3	40,0	54,9	65,7
MTG44_B	Zuidstraat 28-54 (27 woningen)	5,0	54,9	48,0	41,1	54,9	65,5
MTG45_A	Zuidstraat 55-63 (9 woningen)	1,5	52,9	45,7	39,1	52,9	67,0
MTG45_B	Zuidstraat 55-63 (9 woningen)	5,0	53,7	47,0	40,2	53,7	67,5
MTG46_A	Zuidstraat 64-78 (15 woningen)	1,5	52,9	44,3	41,8	52,9	65,5
MTG46_B	Zuidstraat 64-78 (15 woningen)	5,0	54,3	45,1	42,1	54,3	65,8
MTG47_A	Weststraat 59	1,5	52,2	45,9	36,9	52,2	63,0
MTG47_B	Weststraat 59	5,0	57,7	47,2	37,9	57,7	65,3
MTG48_A	Weststraat 60a-79 (19 woningen)	1,5	43,3	39,1	33,2	44,1	54,9
MTG48_B	Weststraat 60a-79 (19 woningen)	5,0	44,9	40,5	35,3	45,5	55,9
MTG49_A	Weststraat 80-98 (23 woningen)	1,5	45,5	41,4	34,5	46,4	54,8
MTG49_B	Weststraat 80-98 (23 woningen)	5,0	50,6	43,3	37,4	50,6	59,0
MTG50_A	Weststraat 99-110 (11 woninger)	1,5	49,8	45,9	40,2	50,9	57,0
MTG50_B	Weststraat 99-110 (11 woningen)	5,0	50,5	47,1	41,3	52,1	57,6
MTG51_A	Nieuwe Kerkplein 2 en 6	1,5	39,3	35,7	32,7	42,7	58,9
MTG51_B	Nieuwe Kerkplein 2 en 6	5,0	40,5	36,9	34,1	44,1	60,3
MTG52_A	MTG55-60 Binnenhaven 1-32 (32 woningen)	1,5	56,7	46,3	45,7	56,7	65,3
MTG52_B	MTG55-60 Binnenhaven 1-32 (32 woningen)	5,0	58,8	46,9	46,3	58,8	66,3

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

rekenresultaten industrielawaai

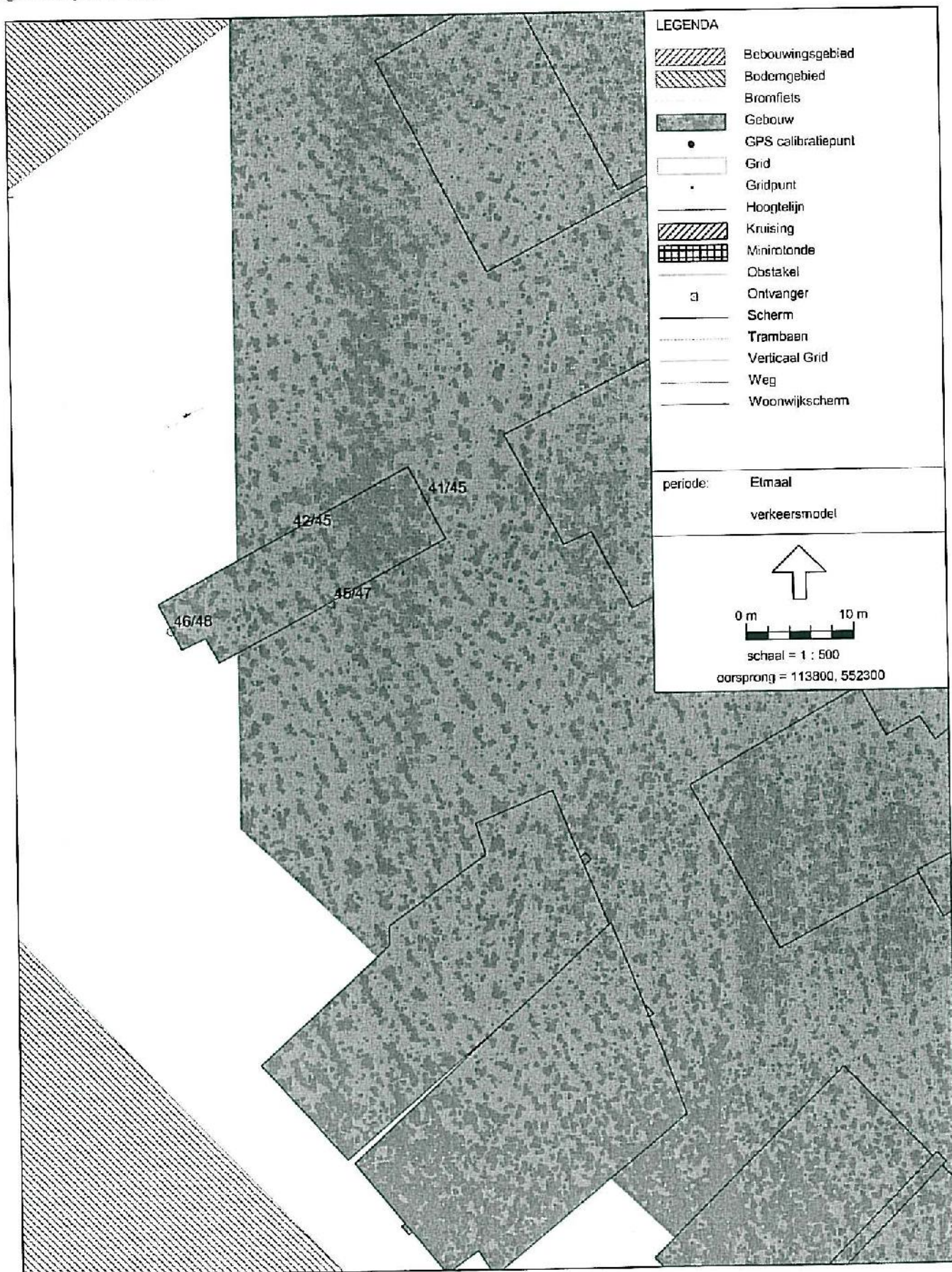
Model: Kopie van zonemodel Rijkswerf 5 april 05 - Zonemodel Den Helder - I2004311B
 Bijdrage van hoofdgroep op alle ontvangerpunten
 Rekenmethode Industrielawaai - IL; Periode: Alle periodes

Id	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal	Li
MTG53_A	MTG55-60 Binnenhaven 33-56 (24 woningen)	1,5	54,4	45,9	45,1	55,1	64,8
MTG53_B	MTG55-60 Binnenhaven 33-56 (24 woningen)	5,0	55,7	45,5	45,5	55,7	64,7
MTG54_A	MTG55-60 Binnenhaven 57-63 (6 woningen)	1,5	54,7	45,6	44,4	54,7	64,3
MTG54_B	MTG55-60 Binnenhaven 57-63 (6 woningen)	5,0	55,5	45,7	44,4	55,5	64,3
MTG55_A	MTG55-60 Binnenhaven 79-92 (14 woningen)	1,5	50,9	43,3	42,0	52,0	63,8
MTG55_B	MTG55-60 Binnenhaven 79-92 (14 woningen)	5,0	54,5	44,1	42,3	54,5	65,1
MTG56_A	MTG55-60 Achterbinnenhaven 1-19 (19 woni	1,5	43,5	40,1	39,4	49,4	57,7
MTG56_B	MTG55-60 Achterbinnenhaven 1-19 (19 woni	5,0	38,2	31,6	30,3	40,3	46,9
MTG57_A	MTG55-60 Achterbinnenhaven 20-26 (6 woni	1,5	45,1	39,7	38,9	48,9	55,6
MTG57_B	MTG55-60 Achterbinnenhaven 20-26 (6 woni	5,0	37,1	32,0	30,8	40,8	45,7
MTG58_A	MTG55-60 Achterbinnenhaven 25-31 (4 woni	1,5	42,6	39,8	39,2	49,2	55,0
MTG58_B	MTG55-60 Achterbinnenhaven 25-31 (4 woni	5,0	36,2	31,1	30,1	40,1	44,9
MTG59_A	MTG55-60 Keizersgracht 154-158 (5 woningen)	1,5	44,5	36,1	36,7	46,7	56,9
MTG59_B	MTG55-60 Keizersgracht 154-158 (5 woningen)	5,0	38,2	32,1	30,2	40,3	47,5
MTG60_A	MTG55-60 Nieuwe Brugstraat 1, 3, 5, 7 (4 wonin	1,5	47,1	43,1	42,8	52,0	59,7
MTG60_B	MTG55-60 Nieuwe Brugstraat 1, 3, 5, 7 (4 wonin	5,0	50,1	43,1	42,7	52,7	60,1
MTG61_A	MTG55-60 Nieuwe Brugstraat 2, 4 (2 woningen)	1,5	48,0	38,7	37,9	48,0	59,2
MTG61_B	MTG55-60 Nieuwe Brugstraat 2, 4 (2 woningen)	5,0	53,4	38,4	37,2	53,4	62,3
ont M 1_A		1,5	59,0	48,1	47,0	59,0	83,0
ont M 1_B		5,0	59,6	49,5	47,7	59,6	83,6
ont M 2_A		1,5	53,6	48,1	47,5	57,6	83,3
ont M 2_B		5,0	54,7	49,9	49,4	58,4	82,9
ont M 3_A		1,5	53,5	49,5	49,2	55,2	82,8
ont M 3_B		5,0	55,1	52,1	51,4	61,4	82,6
Z50_A	zonepunt	5,0	45,0	41,4	40,2	50,2	60,5
Z51_A	zonepunt	5,0	42,6	38,4	35,4	45,4	59,2
Z52_A	zonepunt	5,0	43,5	38,5	36,8	46,8	57,9
Z53_A	zonepunt	5,0	42,5	37,7	35,9	45,9	56,6
Z54_A	zonepunt	5,0	41,5	35,7	33,6	43,6	55,3
Z55_A	zonepunt	5,0	40,8	34,8	33,2	43,2	53,2
Z56_A	zonepunt	5,0	40,5	34,7	33,5	43,5	51,2
Z57_A	zonepunt	5,0	40,1	34,3	32,8	42,8	49,5
Z58_A	zonepunt	5,0	40,6	33,8	31,9	41,9	49,0
Z59_A	zonepunt	5,0	39,1	31,9	30,2	40,2	47,5
Z60_A	zonepunt	5,0	37,9	30,2	28,7	38,7	46,1
Z61_A	zonepunt	5,0	36,1	26,3	26,6	36,8	44,2
Z62_A	zonepunt	5,0	33,9	27,6	26,7	36,7	42,5
Z63_A	zonepunt	5,0	33,1	27,4	26,7	36,7	41,7
Z64_A	zonepunt	5,0	37,0	30,0	29,5	39,5	44,9
Z65_A	zonepunt	5,0	37,9	29,6	29,3	39,3	45,7
Z65_A	zonepunt	5,0	37,7	29,2	28,7	38,7	45,9
Z67_A	zonepunt	5,0	36,4	28,7	28,1	38,1	45,7
Z68_A	zonepunt	5,0	37,8	30,2	29,5	39,5	48,4
Z69_A	zonepunt	5,0	39,3	33,0	32,2	42,2	51,0
Z70_A	zonepunt	5,0	38,8	33,5	32,7	42,7	50,8
Z71_A	zonepunt	5,0	43,2	38,1	36,7	46,7	57,6

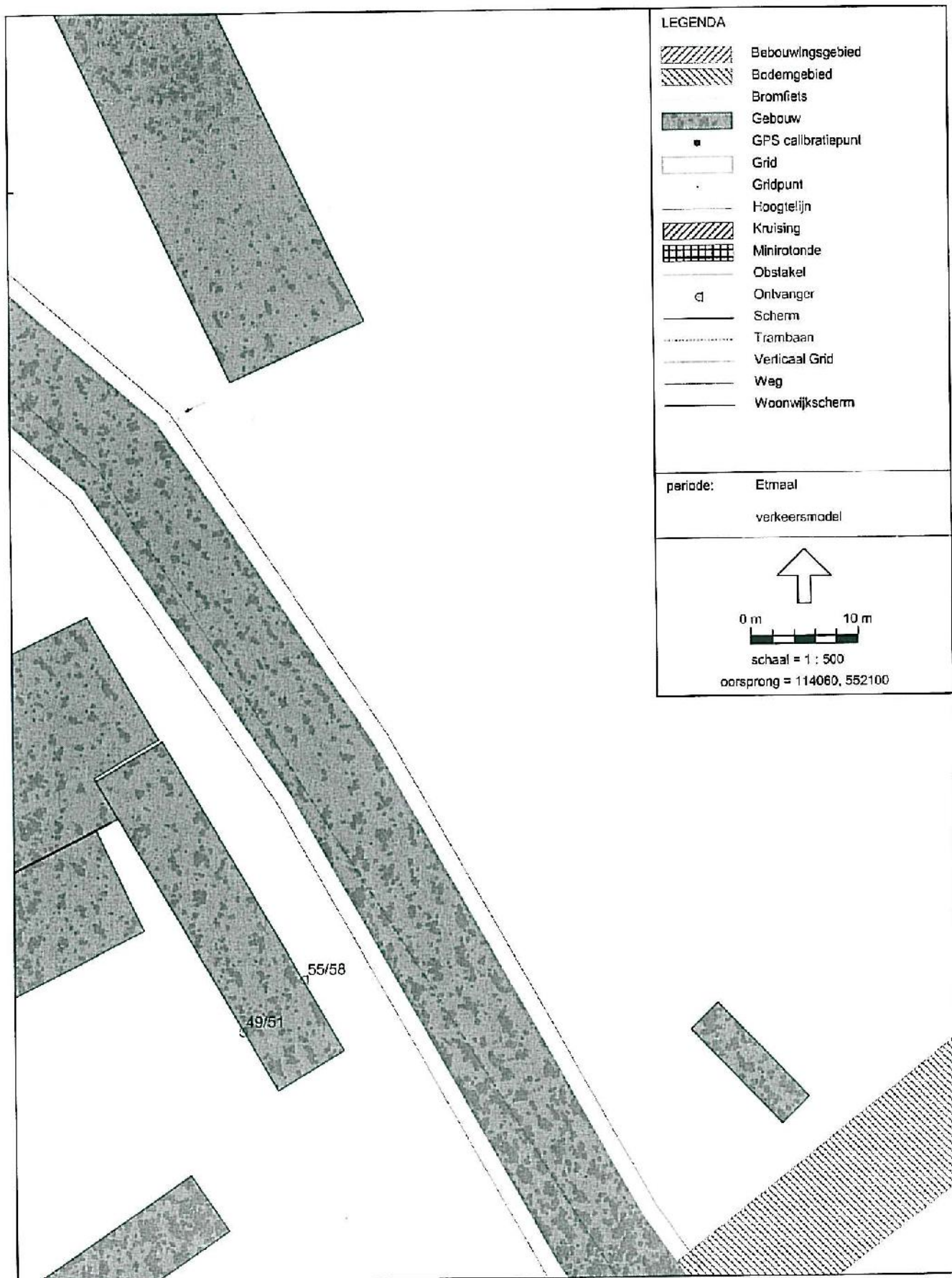
Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Wegverkeerslawaaï (gegevens)

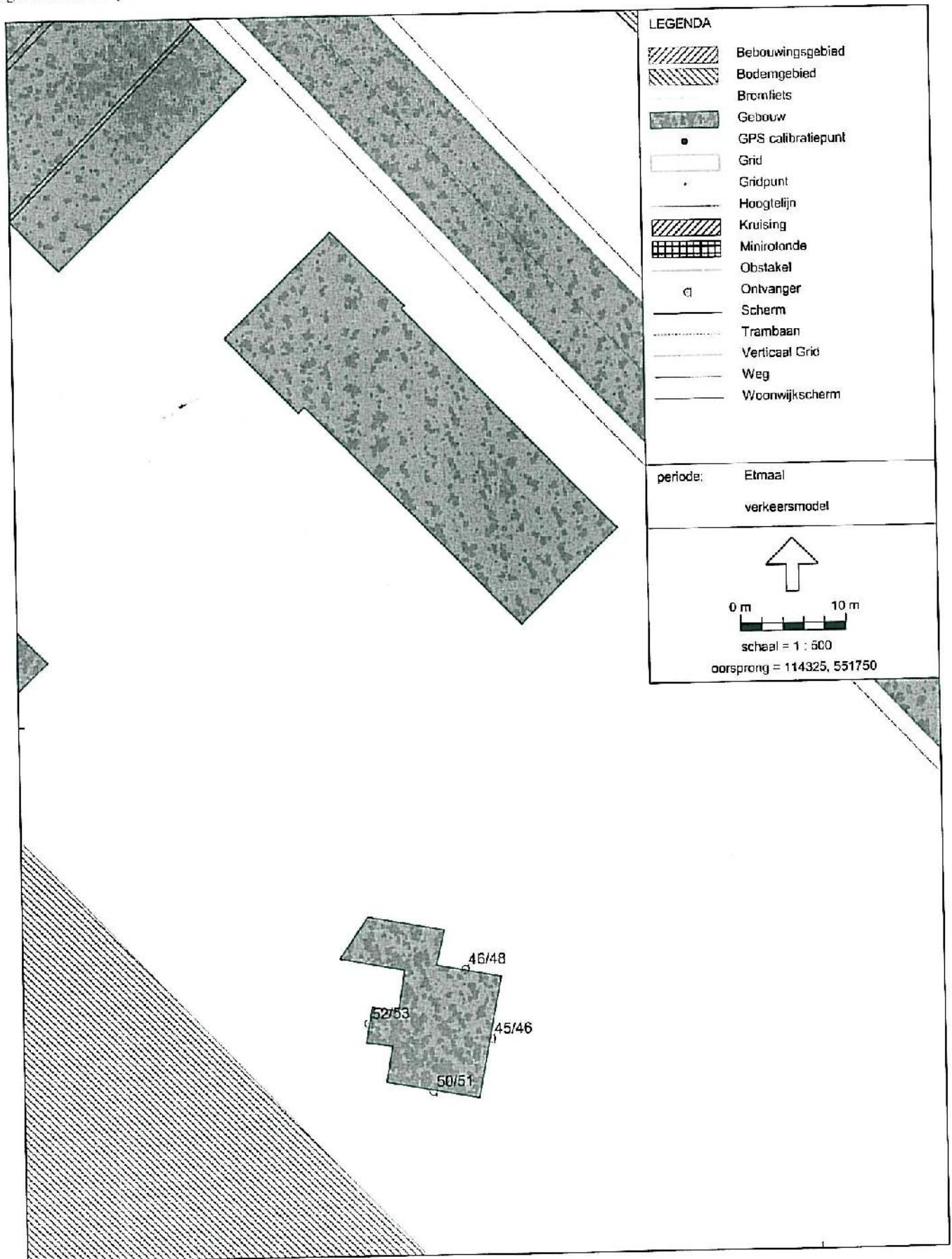
Wegverkeerslawaaï
woningcn sloopswerf Visser



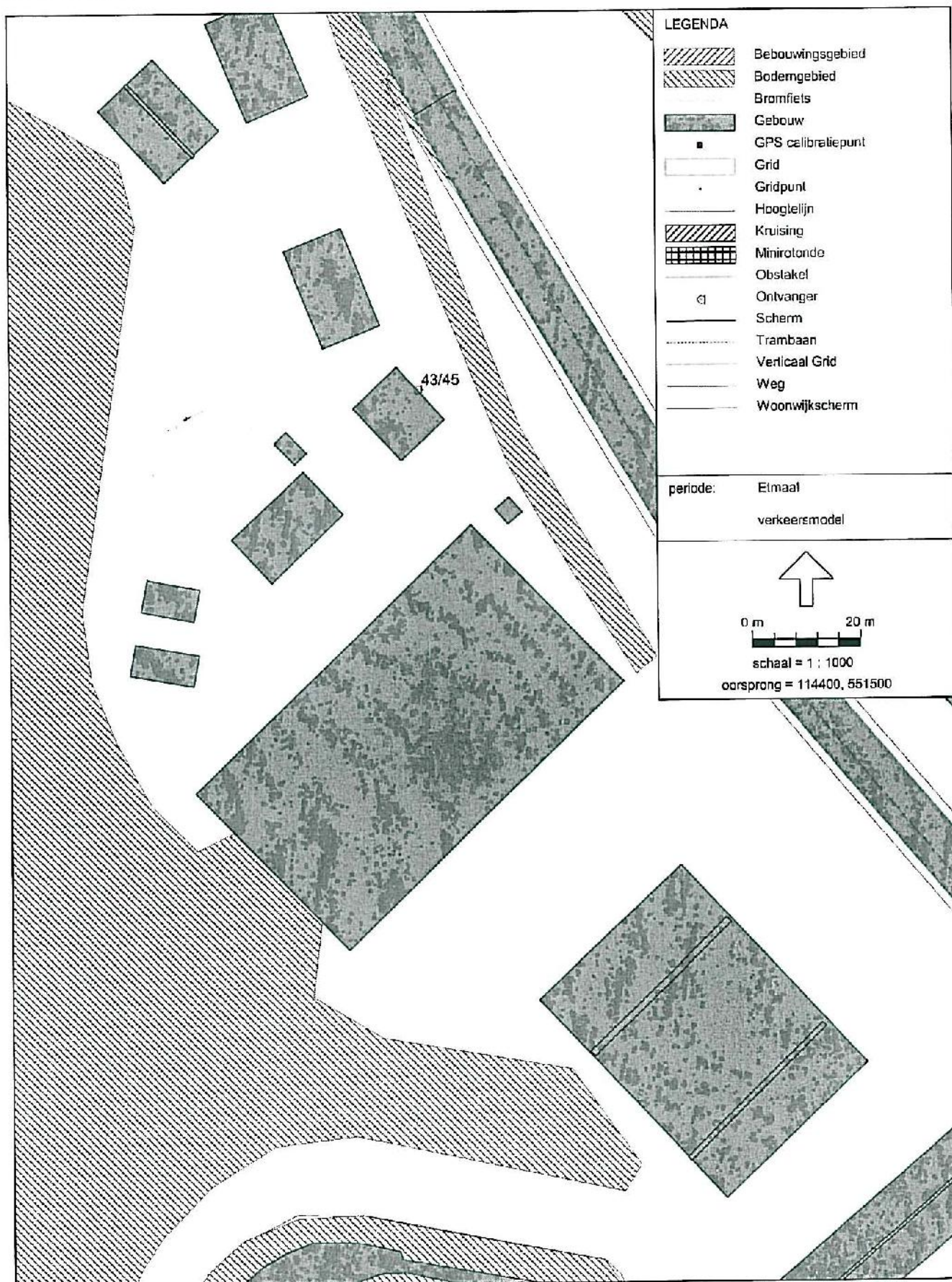
Wegverkeerslawaai
woningen Nieuwe Diep 32




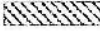
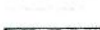




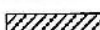

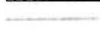




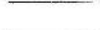


Wegverkeerslawaaï
woningen Nieuwe Diep 42-43



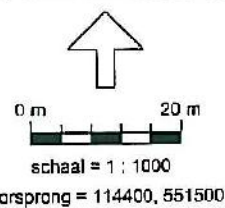
geluidbelasting wegverkeer
woning Nieuwe Diep 45



LEGENDA

-  Bebouingsgebied
-  Bodemgebied
-  Bromfiets
-  Gebouw
-  GPS calibratiepunt
-  Grid
-  Gridpunt
-  Hoogtelijn
-  Kruising
-  Minirotonde
-  Obstacle
-  Ontvanger
-  Scherm
-  Trambaan
-  Verticaal Grid
-  Weg
-  Woonwijk scherm

periode: Elmaal
verkeersmodel



rekenresultaten verkeerslawaai

Model: verkeersmodel - verkeersmodel - Haventerrein
 Bijdrage van hoofdgroep op alle ontvangerpunten
 Rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMV 2002; Periode: Alle perioden

Id	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Eemaal
02_A	Bedrijfswoning Visser	1,5	43,0	36,0	34,9	44,9
02_B	Bedrijfswoning Visser	5,0	45,1	38,1	37,0	47,0
03_A	Bedrijfswoning Nieuwediep 32	1,5	53,1	46,1	44,6	54,6
03_B	Bedrijfswoning Nieuwediep 32	5,0	56,8	49,9	48,3	58,3
04_A	Bedrijfswoning Nieuwediep 32	1,5	47,3	40,3	39,1	49,1
04_B	Bedrijfswoning Nieuwediep 32	5,0	49,3	42,3	41,1	51,1
05_A	Bedrijfswoning Nieuwediep 42-43	1,5	43,2	36,2	34,8	44,8
05_B	Bedrijfswoning Nieuwediep 42-43	5,0	44,7	37,7	36,3	46,3
06_A	Bedrijfswoning Nieuwediep 42-43	1,5	48,0	41,0	40,0	50,0
06_B	Bedrijfswoning Nieuwediep 42-43	5,0	49,2	42,2	41,2	51,2
07_A	Bedrijfswoning Nieuwediep 42-43	1,5	50,0	43,0	42,0	52,0
07_B	Bedrijfswoning Nieuwediep 42-43	5,0	51,0	44,0	43,1	53,1
08_A	Bedrijfswoning Nieuwediep 42-43	1,5	44,4	37,4	35,9	45,9
08_B	Bedrijfswoning Nieuwediep 42-43	5,0	46,6	39,6	38,2	48,2
09_A	Nieuwe Diep 45	1,5	41,0	34,1	32,5	42,5
09_B	Nieuwe Diep 45	5,0	43,2	36,2	34,7	44,7
1_A	Bedrijfswoning Visser	1,5	40,6	33,6	32,4	42,4
1_B	Bedrijfswoning Visser	5,0	43,7	36,7	35,5	45,5
2_A	bedrijfswoning. Visser	1,5	39,5	32,5	31,2	41,2
2_B	bedrijfswoning. Visser	5,0	43,5	36,5	35,1	45,1
MTG01_A	Binnenhaven 65, 67, 69, 71, 73, 75 en 76	1,5	61,0	54,1	53,0	63,0
MTG01_B	Binnenhaven 65, 67, 69, 71, 73, 75 en 76	5,0	60,9	53,9	52,9	62,9
MTG02_A	Binnenhaven 77	1,5	59,6	52,6	51,6	61,6
MTG02_B	Binnenhaven 77	5,0	59,9	53,0	51,9	61,9
MTG03_A	Binnenhaven 78, 79, 80, 81, 82 en 83	1,5	63,9	56,9	55,9	65,9
MTG03_B	Binnenhaven 78, 79, 80, 81, 82 en 83	5,0	63,3	56,3	55,3	65,3
MTG04_A	Binnenhaven 84 t/m 101 (17 woningen)	1,5	63,8	56,8	55,8	65,8
MTG04_B	Binnenhaven 84 t/m 101 (17 woningen)	5,0	63,2	56,2	55,2	65,2
MTG05_A	Binnenhaven 102 t/m 113 (13 woningen)	1,5	63,7	56,7	55,7	65,7
MTG05_B	Binnenhaven 102 t/m 113 (13 woningen)	5,0	63,1	56,1	55,2	65,2
MTG06_A	Binnenhaven 114 t/m 125 (12 woningen)	1,5	63,6	56,6	55,6	65,6
MTG06_B	Binnenhaven 114 t/m 125 (12 woningen)	5,0	63,1	56,1	55,1	65,1
MTG07_A	Binnenhaven 126 t/m 144 (19 woningen)	1,5	63,6	56,6	55,7	65,7
MTG07_B	Binnenhaven 126 t/m 144 (19 woningen)	5,0	63,1	56,1	55,1	65,1
MTG08_A	Bassingracht 1, 3, 5, 7 en 9	1,5	35,5	28,5	27,4	37,4
MTG08_B	Bassingracht 1, 3, 5, 7 en 9	5,0	30,4	31,4	30,3	40,3
MTG09_A	Bassingracht 11, 13, 15, 17, 19 en 21	1,5	35,2	28,2	27,1	37,1
MTG09_B	Bassingracht 11, 13, 15, 17, 19 en 21	5,0	38,3	31,3	30,2	40,2
MTG10_A	Bassingracht 23-43 oneven (11 woningen)	1,5	37,8	30,8	29,7	39,7
MTG10_B	Bassingracht 23-43 oneven (11 woningen)	5,0	40,4	33,4	32,3	42,3
MTG11_A	Bassingracht 45-75 oneven (16 woningen)	1,5	36,1	29,1	28,0	38,0
MTG11_B	Bassingracht 45-75 oneven (16 woningen)	5,0	39,3	32,3	31,1	41,1
MTG12_A	Bassingracht 107-124 (18 woninger)	1,5	39,2	32,2	31,2	41,2
MTG12_B	Bassingracht 107-124 (18 woninger)	5,0	40,6	33,6	32,5	42,5
MTG13_A	Achterbinnenhaven 35, 36, 36a en 36b	1,5	31,4	24,4	23,4	33,4
MTG13_B	Achterbinnenhaven 35, 36, 36a en 36b	5,0	34,2	27,2	26,2	36,2
MTG14_A	Achterbinnenhaven 41, 42a, 42c, 43, 47 en 48	1,5	34,2	27,2	26,2	36,2
MTG14_B	Achterbinnenhaven 41, 42a, 42c, 43, 47 en 48	5,0	35,9	28,9	27,9	37,9
MTG15_A	Achterbinnenhaven 48a t/m 74 (24 woningen)	1,5	39,4	32,4	31,4	41,4
MTG15_B	Achterbinnenhaven 48a t/m 74 (24 woningen)	5,0	40,2	33,2	32,2	42,2
MTG16_A	Spoorgracht 15, 16, 17, 18 en 19	0,5	33,0	26,0	25,0	35,0
MTG16_B	Spoorgracht 15, 16, 17, 18 en 19	5,0	35,9	29,9	28,0	38,0
MTG17_A	Spoorgracht 20 t/m 29 (10 woningen)	1,5	34,0	27,0	25,9	35,9
MTG17_B	Spoorgracht 20 t/m 29 (10 woningen)	5,0	36,8	29,9	28,7	38,7
MTG18_A	Spoorgracht 31 t/m 36 (6 woningen)	1,5	35,0	28,0	26,9	36,9
MTG18_B	Spoorgracht 31 t/m 36 (6 woningen)	5,0	38,0	31,1	29,9	39,9
MTG19_A	Spoorgracht 37 t/m 44 (8 woningen)	1,5	35,8	28,8	27,7	37,7
MTG19_B	Spoorgracht 37 t/m 44 (8 woningen)	5,0	38,7	31,7	30,6	40,6
MTG20_A	Gasstraat 1, 3, 5, 7, 9 en 11	1,5	28,3	21,3	20,4	30,4
MTG20_B	Gasstraat 1, 3, 5, 7, 9 en 11	5,0	31,6	24,6	23,6	33,6
MTG21_A	Vismarkt 1-19 oneven (10 woningen)	1,5	31,9	24,9	23,9	33,9
MTG21_B	Vismarkt 1-19 oneven (10 woningen)	5,0	35,1	28,1	27,0	37,0
MTG22_A	Vismarkt 2-30 even (15 woningen)	1,5	33,0	25,0	24,9	34,9
MTG22_B	Vismarkt 2-30 even (15 woningen)	5,0	36,4	29,4	28,3	38,3

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

rekenresultaten verkeerslawaaï

Model: verkeersmodel - verkeersmodel - Haventerrein
 Bijdrage van hoofdgroep op alle ontvangerpunten
 Rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMV-2002; Periode: Alle periodes

Id	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal
MTG23_A	Wagenstraat 1-33 oneven (16 woningen)	1,5	30,4	23,4	22,3	32,3
MTG23_B	Wagenstraat 1-33 oneven (16 woningen)	5,0	34,2	27,2	26,1	36,1
MTG24_A	Wagenstraat 20-38 even (13 woningen)	1,5	32,1	25,1	24,0	34,0
MTG24_B	Wagenstraat 20-38 even (13 woningen)	5,0	35,9	28,9	27,8	37,8
MTG25_A	Nieuwstraat 3 t/m 27 oneven (13 woningen)	1,5	32,7	25,7	24,6	34,6
MTG25_B	Nieuwstraat 3 t/m 27 oneven (13 woningen)	5,0	35,5	28,5	27,4	37,4
MTG26_A	Nieuwstraat 8 t/m 44 even (19 woningen)	1,5	32,2	25,2	24,1	34,1
MTG26_B	Nieuwstraat 8 t/m 44 even (19 woningen)	5,0	35,0	28,0	26,9	36,9
MTG27_A	Brouwerstraat 13 t/m 33 oneven (11 woningen)	1,5	31,4	24,4	23,3	33,3
MTG27_B	Brouwerstraat 13 t/m 33 oneven (11 woningen)	5,0	35,0	28,0	26,9	36,9
MTG28_A	Brouwerstraat 20 t/m 44 even (13 woningen)	1,5	30,4	23,4	22,3	32,3
MTG28_B	Brouwerstraat 20 t/m 44 even (13 woningen)	5,0	33,8	26,8	25,7	35,7
MTG29_A	Vijzelstraat 1, 3 en 51 t/m 59 (7 woningen)	1,5	30,3	23,3	22,2	32,2
MTG29_B	Vijzelstraat 1, 3 en 51 t/m 59 (7 woningen)	5,0	34,2	27,2	26,1	36,1
MTG30_A	Vijzelstraat 2-12, 24, 26 en 40-46 (12 woning	1,5	29,8	22,8	21,7	31,7
MTG30_B	Vijzelstraat 2-12, 24, 26 en 40-46 (12 woning	5,0	33,8	26,8	25,7	35,7
MTG31_A	Visstraat 3-19 oneven (7 woningen)	1,5	31,9	24,9	23,8	33,8
MTG31_B	Visstraat 3-19 oneven (7 woningen)	5,0	35,9	28,9	27,7	37,7
MTG32_A	Visstraat 22-30 even (5 woningen)	1,5	28,8	21,8	20,7	30,7
MTG32_B	Visstraat 22-30 even (5 woningen)	5,0	32,3	25,3	24,1	34,1
MTG33_A	Ruyghweg 363-371 oneven (5 woningen)	1,5	38,3	31,3	30,2	40,2
MTG33_B	Ruyghweg 363-371 oneven (5 woningen)	5,0	40,2	33,2	32,1	42,1
MTG34_A	Bakkerbreetstraat 1-23 oneven (9 woningen)	1,5	33,8	26,8	25,6	35,6
MTG34_B	Bakkerbreetstraat 1-23 oneven (9 woningen)	5,0	36,5	29,5	28,8	38,8
MTG35_A	Hartenstraat 1-15 oneven (6 woningen)	1,5	16,3	11,3	10,2	20,2
MTG35_B	Hartenstraat 1-15 oneven (6 woningen)	5,0	23,3	16,3	15,1	25,1
MTG36_A	Oranjestraat 57	1,5	32,7	25,7	24,6	34,6
MTG36_B	Oranjestraat 57	5,0	36,2	29,2	28,1	38,1
MTG37_A	Keizersgracht 50-66b (16 woningen)	1,5	27,2	20,2	19,3	29,3
MTG37_B	Keizersgracht 50-66b (16 woningen)	5,0	27,7	20,7	19,7	29,7
MTG38_A	Keizersgracht 67-83 (19 woningen)	1,5	16,2	9,2	8,3	16,3
MTG38_B	Keizersgracht 67-83 (19 woningen)	5,0	17,8	10,8	9,8	19,8
MTG39_A	Keizersgracht 83a-94 (9 woningen)	1,5	17,6	10,6	9,6	19,6
MTG39_B	Keizersgracht 83a-94 (9 woningen)	5,0	19,4	12,4	11,4	21,4
MTG40_A	Keizersgracht 97a-131 (29 woningen)	1,5	31,7	24,7	23,6	33,6
MTG40_B	Keizersgracht 97a-131 (29 woningen)	5,0	34,6	27,6	26,4	36,4
MTG41_A	Keizersgracht 132-140 (5 woningen)	1,5	31,6	24,6	23,5	33,5
MTG41_B	Keizersgracht 132-140 (5 woningen)	5,0	34,5	27,5	26,5	36,5
MTG42_A	Keizersgracht 141-152 (11 woningen)	1,5	31,1	24,1	22,9	32,9
MTG42_B	Keizersgracht 141-152 (11 woningen)	5,0	34,0	27,0	25,8	35,8
MTG43_A	Zuidstraat 11-27 (17 woningen)	1,5	60,1	53,1	52,1	62,1
MTG43_B	Zuidstraat 11-27 (17 woningen)	5,0	60,1	53,1	52,1	62,1
MTG44_A	Zuidstraat 28-54 (27 woningen)	1,5	61,9	55,0	54,0	64,0
MTG44_B	Zuidstraat 28-54 (27 woningen)	5,0	61,4	54,4	53,5	63,5
MTG45_A	Zuidstraat 55-63 (9 woningen)	1,5	60,4	53,4	52,4	62,4
MTG45_B	Zuidstraat 55-63 (9 woningen)	5,0	60,1	53,1	52,1	62,1
MTG46_A	Zuidstraat 64-78 (15 woningen)	1,5	61,5	54,5	53,5	63,5
MTG46_B	Zuidstraat 64-78 (15 woningen)	5,0	61,1	54,1	53,1	63,1
MTG47_A	Weststraat 59	1,5	61,9	54,9	54,0	64,0
MTG47_B	Weststraat 59	5,0	61,5	54,5	53,5	63,5
MTG48_A	Weststraat 60a-79 (19 woningen)	1,5	61,7	54,7	53,7	63,7
MTG48_B	Weststraat 60a-79 (19 woningen)	5,0	61,3	54,3	53,4	63,4
MTG49_A	Weststraat 80-98 (23 woningen)	1,5	61,1	54,1	53,2	63,2
MTG49_B	Weststraat 80-98 (23 woningen)	5,0	60,9	53,9	53,0	63,0
MTG50_A	Weststraat 99-110 (11 woningen)	1,5	60,7	53,7	52,7	62,7
MTG50_B	Weststraat 99-110 (11 woningen)	5,0	60,6	53,6	52,6	62,6
MTG51_A	Nieuwe Kerkplein 2 en 6	1,5	41,3	34,3	33,3	43,3
MTG51_B	Nieuwe Kerkplein 2 en 6	5,0	42,6	35,6	34,6	44,6
MTG52_A	MTG55-60 Binnenhaven 1-32 (32 woningen)	1,5	62,3	55,3	54,3	64,3
MTG52_B	MTG55-60 Binnenhaven 1-32 (32 woningen)	5,0	61,7	54,7	53,7	63,7
MTG53_A	MTG55-60 Binnenhaven 33-56 (24 woningen)	1,5	62,6	55,6	54,6	64,6
MTG53_B	MTG55-60 Binnenhaven 33-56 (24 woningen)	5,0	62,1	55,1	54,1	64,1
MTG54_A	MTG55-60 Binnenhaven 57-63 (6 woningen)	1,5	63,2	56,2	55,2	65,2
MTG54_B	MTG55-60 Binnenhaven 57-63 (6 woningen)	5,0	62,4	55,4	54,4	64,4

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

rekenresultaten verkeerslawaai

Model: verkeersmodel - verkeersmodel - Haventerrein
 Bijdrage van hoofdgroep op alle ontvangerpunten
 Rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMV-2002; Periode: Alle perioden

Id	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Ehtmaal
MTG55_A	MTG55-60 Binnenhaven 79-92 (14 woningen)	1,5	61,8	54,8	53,8	63,8
MTG55_B	MTG55-60 Binnenhaven 79-92 (14 woningen)	5,0	61,3	54,4	53,4	63,4
MTG56_A	MTG55-60 Achterbinnenhaven 1-19 (19 woni	1,5	31,5	24,5	23,2	33,3
MTG56_B	MTG55-60 Achterbinnenhaven 1-19 (19 woni	5,0	34,4	27,5	26,2	36,2
MTG57_A	MTG55-60 Achterbinnenhaven 20-26 (6 woni	1,5	31,6	24,6	23,5	33,5
MTG57_B	MTG55-60 Achterbinnenhaven 20-26 (6 woni	5,0	34,7	27,7	26,4	36,4
MTG58_A	MTG55-60 Achterbinnenhaven 25-31 (4 woni	1,5	28,5	21,6	20,3	30,3
MTG58_B	MTG55-60 Achterbinnenhaven 25-31 (4 woni	5,0	32,6	25,7	24,3	34,3
MTG59_A	MTG55-60 Keizersgracht 154-158 (5 woningen)	1,5	31,7	24,7	23,6	33,6
MTG59_B	MTG55-60 Keizersgracht 154-158 (5 woningen)	5,0	34,5	27,5	26,3	36,3
MTG60_A	MTG55-60 Nieuwe Brugstraat 1, 3, 5, 7(4 wonin	1,5	49,5	42,5	41,5	51,5
MTG60_B	MTG55-60 Nieuwe Brugstraat 1, 3, 5, 7(4 wonin	5,0	50,2	43,2	42,2	52,2
MTG61_A	MTG55-60 Nieuwe Brugstraat 2, 4 (2 woningen)	1,5	50,0	43,0	42,0	52,0
MTG61_B	MTG55-60 Nieuwe Brugstraat 2, 4 (2 woningen)	5,0	50,6	43,6	42,7	52,7
opl m 1_A	opleidingsinstituut	1,5	47,4	40,4	38,8	46,8
opl m 1_B	opleidingsinstituut	5,0	50,2	43,2	41,7	51,7
opl m 2_A	opleidingsinstituut	1,5	47,1	40,1	38,6	46,6
opl m 2_B	opleidingsinstituut	5,0	49,9	42,9	41,3	51,3
opl m 3_A	logiesgebouw	1,5	47,9	40,9	39,4	49,4
opl m 3_B	logiesgebouw	5,0	50,6	43,7	42,1	52,1
v01_A	bedrijfswoningen Visser	1,5	44,1	37,2	36,2	46,2
v01_B	bedrijfswoningen Visser	5,0	46,0	39,0	37,9	47,9
v03_A	toekomst legeringsgebouw	1,5	43,5	36,6	35,0	45,0
v03_B	toekomst legeringsgebouw	5,0	45,5	38,5	37,0	47,0
v04_A	toekomst legeringsgebouw	1,5	46,6	39,8	38,7	48,7
v04_B	toekomst legeringsgebouw	5,0	47,4	40,4	39,2	49,2
v05_A	toekomst legeringsgebouw	1,5	38,4	31,4	30,4	40,4
v05_B	toekomst legeringsgebouw	5,0	39,7	32,7	31,7	41,7
v06_A	toekomst legeringsgebouw	1,5	47,4	40,4	38,9	48,9
v06_B	toekomst legeringsgebouw	5,0	49,6	42,6	41,1	51,1
Z50_A	zonepunt	5,0	35,0	29,0	27,0	37,0
Z51_A	zonepunt	5,0	33,2	26,2	25,1	35,1
Z52_A	zonepunt	5,0	33,7	25,7	25,6	35,6
Z53_A	zonepunt	5,0	32,5	25,5	24,4	34,4
Z54_A	zonepunt	5,0	32,5	25,5	24,4	34,4
Z55_A	zonepunt	5,0	30,3	23,3	22,2	32,2
Z56_A	zonepunt	5,0	29,1	22,1	21,0	31,0
Z57_A	zonepunt	5,0	29,4	22,4	21,3	31,3
Z58_A	zonepunt	5,0	28,9	21,9	20,9	30,9
Z59_A	zonepunt	5,0	25,9	18,9	17,9	27,9
Z60_A	zonepunt	5,0	24,1	17,1	16,1	26,1
Z61_A	zonepunt	5,0	21,0	14,0	12,9	22,9
Z62_A	zonepunt	5,0	20,0	13,0	11,9	21,9
Z63_A	zonepunt	5,0	19,6	12,6	11,6	21,6
Z64_A	zonepunt	5,0	23,1	16,1	15,0	25,0
Z65_A	zonepunt	5,0	20,9	13,9	12,8	22,8
Z66_A	zonepunt	5,0	20,6	13,6	12,4	22,4
Z67_A	zonepunt	5,0	19,7	12,7	11,4	21,4
Z68_A	zonepunt	5,0	21,1	14,1	12,8	22,8
Z69_A	zonepunt	5,0	24,2	17,3	15,9	25,9
Z70_A	zonepunt	5,0	26,0	19,0	17,8	27,8
Z71_A	zonepunt	5,0	31,4	24,4	23,2	33,2

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapportage luchtkwaliteit 2006

gemeente Den Helder

Grontmij Nederland bv
De Bilt, 7 september 2007

Verantwoording

Titel : Rapportage luchtkwaliteit 2006
Subtitel :
Projectnummer : 226810
Referentienummer : I&M-99060011-RZ
Revisie :
Datum : 7 september 2007

Auteur(s) : drs. H.J. Zegers
E-mail adres : rik.zegers@grontmij.nl
Gecontroleerd door : drs. J. Kamermans
Paraaf gecontroleerd :
Goedgekeurd door : ing. A.P.A. van Ewijk
Paraaf goedgekeurd :
Contact : De Holle Bilt 22
3732 HM De Bilt
Postbus 203
3730 AE De Bilt
T +31 30 220 79 11
F +31 30 220 45 59
E infraenmilieu@grontmij.nl

Inhoudsopgave

1	Inleiding.....	5
1.1	Aanleiding en achtergrond.....	5
1.2	Leeswijzer.....	5
2	Algemene gegevens over de gemeente en haar omgeving.....	6
2.1	Algemene gegevens.....	6
2.2	Milieubeleid bij Gemeente Den Helder.....	7
3	Inventarisatie: methode.....	9
3.1	Inleiding.....	9
3.2	Wegverkeer.....	9
3.2.1	Verkeersmodellering.....	9
3.2.2	Modellering luchtkwaliteit.....	9
3.2.3	Gehanteerde gegevens.....	10
3.3	Diverse activiteiten.....	10
3.4	Scheepvaart.....	12
4	Inventarisatie: resultaten en beoordeling.....	13
4.1	Inleiding.....	13
4.2	Inrichtingen.....	13
4.2.1	Stikstofdioxide.....	14
4.2.2	Fijn stof.....	14
4.2.3	Benzeen.....	14
4.2.4	Koolmonoxide.....	14
4.3	Verkeer.....	15
4.3.1	Stikstofdioxide (NO ₂).....	15
4.3.2	Fijn stof (PM10).....	16
5	Conclusies en evaluatie.....	17
5.1	Conclusies.....	17
5.1.1	Inventarisatie.....	17
5.1.2	Maatregelen.....	17
5.2	Vervolgstappen.....	18

Bijlage 1: Hoofdstructuur wegennet

Bijlage 2: Stikstofdioxide op 5 meter van de wegas

Bijlage 3: PM10 concentratie op 5 meter van de wegas

Bijlage 4: PM10 concentratie op 10 meter van de wegas

Bijlage 5: PM10 overschrijdingsdagen op 5 meter van de wegas

Bijlage 6: PM10 overschrijdingsdagen op 10 m van de wegas

Bijlage 7: Bijdrage industriële bronnen NO₂

Bijlage 8: Bijdrage industriële bronnen PM10

Bijlage 9: Bijdrage industriële bronnen SO₂

Bijlage 10: Bijdrage industriële bronnen CO

Bijlage 11: Bijdrage industriële bronnen benzeen

1 Inleiding

1.1 Aanleiding en achtergrond

Met het oog op schade aan de gezondheid van mensen en dieren als gevolg van luchtverontreiniging dienen Burgemeester en wethouders op basis van het Besluit luchtkwaliteit 2005 te inventariseren. Dit dient eenmaal in de drie jaar te gebeuren op plaatsen binnen de bebouwde kom waar naar redelijke verwachting mensen worden blootgesteld aan luchtverontreiniging. Burgemeester en wethouders stellen een plan op voor plaatsen waar de in het besluit genoemde plan-drempels worden overschreden. In dit plan wordt aangegeven hoe in 2010 voldaan zal worden aan bepaalde grenswaarden voor NO₂. Burgemeester en wethouders zenden Gedeputeerde Staten een verslag van de inventarisatie en geven de (voorgenomen) maatregelen aan die dienen om de overschrijding van de maximaal toelaatbare grenswaarden weg te nemen. In opdracht van de gemeente Den Helder heeft Grontmij de hiertoe noodzakelijke inventarisatie verricht en maatregelen voorgesteld.

In hoofdstuk 3 is de inventarisatie beschreven. Aan de hand van de inventarisatie wordt in dit rapport de luchtkwaliteit van de Gemeente Den Helder beschreven voor het jaar 2006.

Uit de inventarisatie blijkt of de gemeente aan de wettelijke luchtkwaliteitsnormen in het Besluit luchtkwaliteit voor stikstofdioxide (NO₂), fijn stof (PM10), benzeen (C₆H₆) en koolmonoxide (CO) voldoet. De inventarisatie en rapportage omtrent de concentraties van zwaveldioxide (SO₂) en lood (Pb) vormen een provinciale verplichting.

De voornaamste bronnen van luchtverontreiniging zijn wegverkeer, industriële bedrijven en de landbouw. NO₂-emissie wordt voornamelijk veroorzaakt door snelrijdende en optrekkende auto's, bussen en vrachtwagens. Benzeen- en CO-emissies komen voornamelijk vrij bij stagnerend verkeer. De bronnen voor fijn stof zijn zeer divers: o.a. verkeer, industrie; en natuurlijke bronnen. Het Besluit luchtkwaliteit 2005 geeft geen uitsluitel over welke (industriële) bronnen meegenomen dienen te worden in de rapportages. Het Besluit geeft slechts aan dat locaties moeten worden geïnventariseerd waar naar verwachting mensen worden blootgesteld aan luchtverontreiniging. De gemeente Den Helder heeft geïnventariseerd welke bronnen (mogelijk) een significante bijdrage leveren aan de luchtkwaliteit.

1.2 Leeswijzer

Hoofdstuk 2 beschrijft de relevante algemene gegevens van de Gemeente Den Helder, inclusief een korte weergave van het huidige milieubeleid van de gemeente. De resultaten van de inventarisatie van de verschillende bronnen die een relevante bijdrage aan de luchtverontreiniging vormen zijn in hoofdstuk 3 weergegeven. Per bron is daarbij zoveel mogelijk inzicht gegeven in de emissies. Een beoordeling van de emissies en het effect van deze emissies op de luchtkwaliteit, alsmede een toets van de heersende concentraties ter plaatse aan het Besluit luchtkwaliteit is in hoofdstuk 4 weergegeven.

Tenslotte is in hoofdstuk 5 een conclusie aangegeven met een korte doorkijk naar de toekomst.

2 Algemene gegevens over de gemeente en haar omgeving

2.1 Algemene gegevens

Den Helder heeft 58.957¹ inwoners verdeeld over twee belangrijke woonkernen, Den Helder en Julianadorp. Binnen de gemeentegrenzen liggen 5 industrieterreinen, een militair vliegveld met burgermedegebruik en een zeehaven. De belangrijkste drukke hoofdwegen die woongebieden doorkruisen of op korte afstand liggen, zijn:

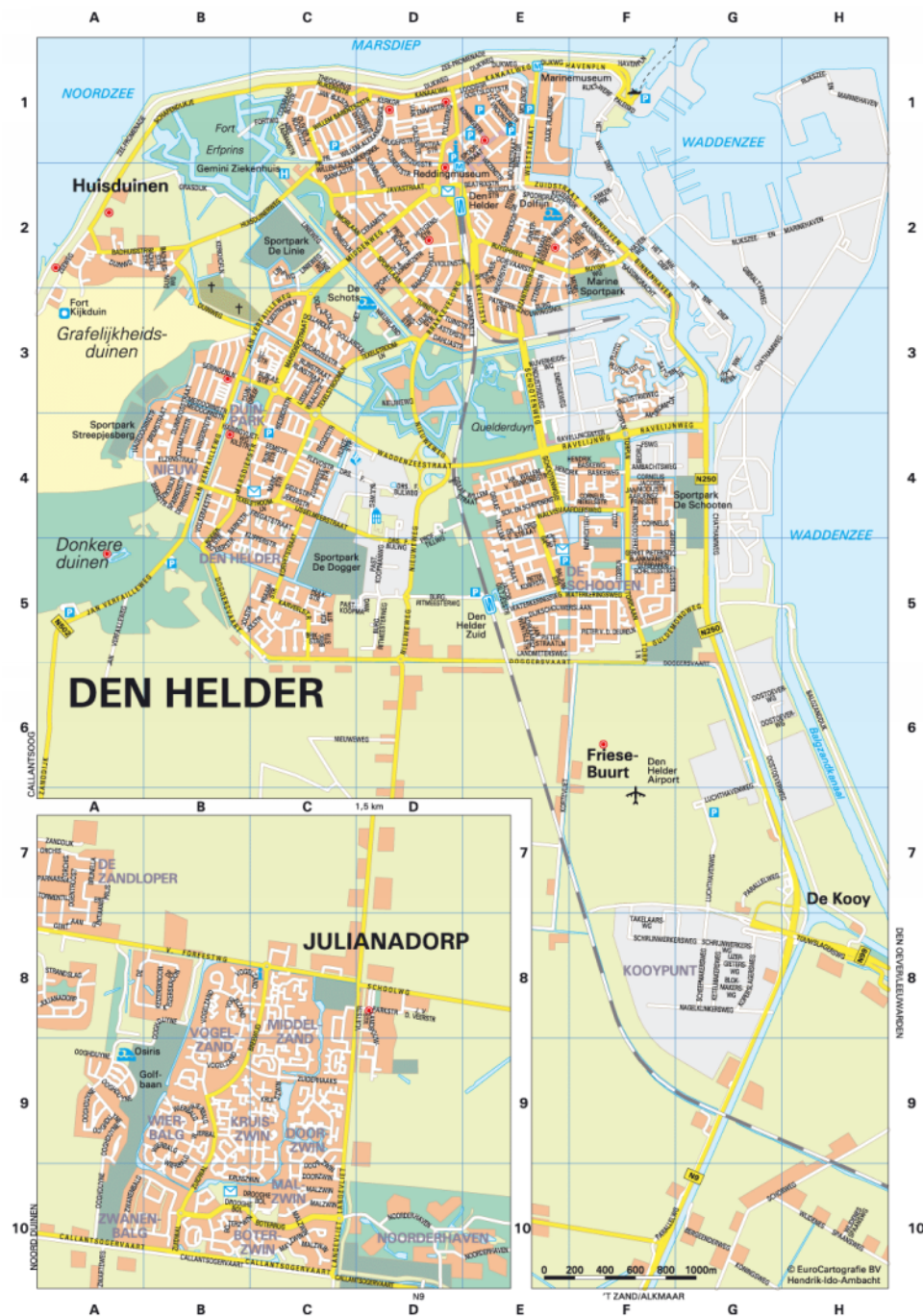
- de provinciale weg
- de N9
- de verbindingroute tussen Den Helder en Julianadorp
- de Langevliet / Nieuwe Weg.

Verdere informatie over de Gemeente Den Helder en de herkomst van gegevens is weergegeven in Tabel 2.1.

Tabel 2.1 Algemene gegevens van de Gemeente Den Helder

Soort gebied	historische havenstad met polders
Soort omgeving	Stedelijke gebieden (Den Helder en Julianadorp) en landelijk gebied, gelegen aan de Noordzee, Waddenzee
Gebruikte regionale verkeersmodel	Paramics
Toelichting op gebruikte verkeersmodel	Berekende en telgegevens zijn door toepassing van groeipercentages geëxtrapoleerd naar 2006
Naam gebruikte milieumodel	VEMIS
Naam gebruikt verspreidingsmodel	Geoair V1.50
Naam weerstation gebruikte klimaatgegevens	Schiphol
Gegevens die niet verkregen konden worden of onzeker zijn	Data over de activiteiten van scheepvaartbewegingen en vliegbewegingen
Geplande ruimtelijke ontwikkelingen of wijziging in infrastructuur	niet voorzien

¹ Bron: CBS



Plattegrond van Den Helder (bron: EuroCartografie, HID)

2.2 Milieubeleid bij Gemeente Den Helder

Gemeente Den Helder heeft geen milieubeleidsplan. Wel zijn vergelijkbare plannen vastgesteld zoals ‘Gemeentelijke Energiebesparingsaanpak’, ‘Minder zorgen voor morgen’ en het ‘Klimaatbeleids- en actieplan gemeente Den Helder 2003 – 2006’.

In algemene lijn streeft de gemeente naar reductie van het energieverbruik en stimulering van duurzame energie. Ook de aanpak van de mobiliteit en het wagenpark is daarvan een onderdeel.

Voor de luchtkwaliteit houdt dit in dat minder energie behoeft te worden opgewekt en dit levert een positieve bijdrage aan de luchtkwaliteit (reductie van uitstoot van onder andere NO_x). Dit is niet direct op gemeentelijk niveau waar te nemen, maar wel op provinciaal niveau.

Het gebruik van duurzame energie wordt door de gemeente zowel bij individuele bedrijven als bij bedrijventerreinen actief gestimuleerd.

Voorts speelt energie een rol bij verkeer en vervoer. Zo wordt bij de aanschaf van nieuwe voertuigen voor het gemeentelijke wagenpark aandacht besteed aan het verbruik, zowel voor personenauto's als voor het openbaar vervoer. Tevens brengt, specifiek voor verkeer en vervoer, de gemeente de automobilititeit met de samenhangende milieuknelpunten in beeld. Middels het milieumodel VEMIS kan de gemeente monitoren wat de milieueffecten van het autoverkeer zijn.

3 Inventarisatie: methode

3.1 Inleiding

Om de luchtkwaliteit in Den Helder te bepalen, is gekeken naar de verschillende bronnen die in de gemeente voorkomen en het effect dat zij hebben op de luchtkwaliteit. Eerst wordt ingegaan op het wegverkeer en vervolgens op de overige bronnen. Per bron is aangegeven welke methode er is gehanteerd om de luchtkwaliteit te bepalen. In het volgende hoofdstuk zijn de resultaten beschreven.

3.2 Wegverkeer

Verkeer wordt momenteel landelijk gezien als één van de belangrijkste bronnen die de luchtkwaliteit lokaal in belangrijke mate beïnvloedt. De concentratie van diverse verontreinigende stoffen zoals NO_x en PM_{10} ten gevolge van rijdend (en stilstaand) verkeer kan met behulp van computermodellen in kaart worden gebracht. De Gemeente Den Helder kan hiermee inzicht krijgen in de luchtkwaliteit in de gemeente en in de locatie van eventuele knelpunten.

3.2.1 Verkeersmodellering

Om de verkeerssituatie in beeld te brengen heeft de Gemeente Den Helder de beschikking over het dynamische verkeersmodel Paramics. Het luchtmodel Geoair van DGMR biedt de mogelijkheid de informatie die Paramics geeft, te visualiseren, zodat een directe relatie gelegd kan worden tussen de verkeersintensiteiten en de luchtkwaliteit.

3.2.2 Modellering luchtkwaliteit

Voor het berekenen van de luchtkwaliteit wordt, zoals genoemd, gebruikgemaakt van Geoair V1.50. Dit model is gebaseerd op CAR II 6.1.1. Met dit model kunnen de concentraties van stikstofdioxide (NO_2), fijn stof (PM_{10}), zwaveldioxide (SO_2), benzeen (C_6H_6), en koolstofmonoxide (CO) worden berekend voor diverse jaren.

De toedeling van de achtergrondconcentratie aan een weg vindt plaats aan de hand van rijksdriehoekscoördinaten. Het model Geoair selecteert zelf de bijbehorende achtergrondconcentratie, zoals vastgesteld door het RIVM. In principe is voor elke vierkante kilometer een achtergrondconcentratie weergegeven.

De methode is overigens niet geschikt voor het gedetailleerd berekenen van de luchtkwaliteit in situaties met afschermdende objecten (schermen, gebouwen): de concentraties voor alle situaties en stoffen zijn berekend op een vaste afstand van 5 meter van de wegas (dus direct langs de weg). Voor PM_{10} is ook gerekend op 10 meter van de wegas.

Bij de berekening dienen de weg- en omgevingskenmerken, over de lengte van het wegvak gezien, geen grote discontinuïteiten te vertonen. Als dat wel het geval is, moet het betreffende wegvak zodanig worden 'opgeknipt' dat wegvakken ontstaan met min of meer homogene kenmerken.

Bij het opstellen van het milieumodel in Geoair is hiermee rekening gehouden. Voor het aspect lucht wordt een wegvak opgesplitst in meerdere wegvakken indien een relevante verandering optreedt in de wegdekverharding, aanwezigheid van bebouwing, afstand van de eerstelijns bebouwing tot aan de weg, wegtypering; snelheidstype en bomencode.

3.2.3 Gehanteerde gegevens

Op basis van het model 2003 en 2015 in Paramics is bepaald wat de spitsintensiteiten zijn in 2006. Deze spitsintensiteiten zijn met behulp van tellingen van den Helder, die beschikbaar zijn via het internet, gekalibreerd tot etmaalcijfers. Deze gekalibreerde cijfers zijn ingevoerd in Paramics.

Voor de omgevingsfactoren is gebruik gemaakt van het VEMIS, waar deze reeds in aanwezig zijn. Het aantal parkeerbewegingen per 100 meter wegvak is standaard gesteld op 25 per dag. De intensiteit van het verkeer, zoals opgenomen in Paramics, en de omgevingsfactoren uit VEMIS zijn in de milieumodule Geoair ingelezen.

3.3 Diverse activiteiten

Onder luchtverontreiniging ten gevolge van diverse activiteiten worden in dit geval de emissies verstaan die ontstaan ten gevolge van industrieën de marinefaciliteiten en de luchthaven.

Tijdens de inventarisatie die heeft plaatsgevonden voor de rapportage luchtkwaliteit 2004 zijn inrichtingen geselecteerd, waarvan verwacht werd dat deze een bijdrage leveren aan de (achtergrond)concentraties. Daarbij is gekeken naar inrichtingen met thermische verbranding, emissies van stof en veel transportbewegingen. Uit deze inventarisatie zijn binnen de Gemeente Den Helder de volgende potentiële bronnen gevonden:

Tabel 3.1 Inrichtingen met potentiële invloed op luchtkwaliteit

nr.	Naam	Adres	Omschrijving
1.	Scheepswerf Visser B.V.	Ankerpark 2	scheepswerf
2.	Recycling Den Helder	Oostoeverweg 41	puinbreekinstallatie
3.	Helderse Betonmortel Centrale B.V.	Nijverheidsweg 6	betoncentrale
4.	Spaansen Den Helder B.V.	Handelsweg 1	zand- en grindoverslag
5.	Teerenstra B.V.	Het Nieuwe Diep 52	gritstraalbedrijf
6.	Straalbedrijf Gebr. Sanders	Handelskade 5	gritstraalbedrijf
7.	Fa. W. Schouten B.V.	Oostoeverweg 33	gritstraalbedrijf
8.	Gulf Oil Nederland B.V.	Ambachtsweg 31	op- en overslag van oliën
9.	Nederlandse Aardolie Maatschappij	Oostoeverweg 10	aardgasbehandelingsinst.
10.	De Kooy		vliegveld
11.	Haven defensie		marinehaven
12.	WKK* op defensierrein		Verbrandingsinstallatie
13.	Visserijhaven	Haventerrein	Op en overslag van vis (van visserijschepen)

* WKK = Warmte-Kracht-Koppeling

Op basis van de gegevens uit de vergunningendossiers is voor de genoemde inrichtingen een inschatting van de relevante emissies gemaakt. Op grond hiervan is bepaald of deze bronnen een belangrijke bijdrage leveren aan de concentraties van de relevante stoffen uit het Besluit luchtkwaliteit.

Het ministerie van Defensie vormt met zijn inrichtingen en schepen op het Nieuwe Haventerrein en vliegveld De Kooy een belangrijke werkgever in Den Helder. Voor deze inrichtingen gelden confidentiële Wm-vergunningen.

Het Ministerie van VROM is als bevoegd gezag schriftelijk verzocht informatie aan te leveren over de activiteiten en emissies van deze inrichtingen (brief 10 maart 2005, kenmerk 5923, zie

bijlage 7). De gemeente heeft in 2007 van het ministerie van VROM gegevens gekregen over de hoeveelheden brandstof die op de verschillende defensielocaties jaarlijks worden verbruikt.

Om te bepalen of een inrichting een relevante bijdrage levert, zijn criteria gehanteerd met betrekking tot ondergrenzen en emissies van stof. Hieronder zijn deze criteria nader toegelicht. In tabel 3.2 zijn de bronnen weergegeven die op basis van deze criteria relevant en significant zijn.

Criterium 1: ondergrenzen

Met behulp van het luchtverspreidingsmodel Pluim Plus (versie 3.3 van TNO-MEP) is voor de lokale situatie in Den Helder bepaald wat de minimale emissie (in kg per uur) moet zijn, zodat op leefniveau in de nabijheid van de inrichting een concentratie berekend wordt die tenminste 0,25% van de normen uit het Besluit bedraagt (voor PM10 geldt een norm van $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$, zodat tenminste een concentratie van $0,1 \mu\text{g}/\text{m}^3$ aanwezig moet zijn). Hoewel arbitrair, is aangenomen dat de betreffende bron in dat geval een significante bijdrage levert. Empirisch is met behulp van PluimPlus bepaald dat daarvoor dan de volgende ondergrenzen van emissies gelden:

1. de bijdrage van de bron ten aanzien van PM10 is significant indien de emissie meer dan 0,5 kg per dag bedraagt;
2. de bijdrage van de bron ten aanzien van benzeen is significant indien de emissie meer dan 0,1 kg per dag bedraagt.

Voor CO en NO₂ is geen nadere ondergrens gesteld omdat er van de te beschouwen inrichtingen alleen van de NAM emissiedata voor deze stoffen zijn aangeleverd.

Opgemerkt wordt dat de hier uitgevoerde berekeningen met Pluim Plus voor dit doel slechts een algemeen karakter dragen. Er is uitgegaan van één puntbron dan wel één oppervlaktebron.

Criterium 2: emissies van stof

Bij de emissie van stof bij inrichtingen komt een gedeelte vrij als fijn stof (PM10). Uit eerdere onderzoeken bij inrichtingen met veel op- en overslag-activiteiten is gebleken dit gedeelte ongeveer 5% kan bedragen.

Tabel 3.2 Inrichtingen met significante bijdrage

	Naam	adres	inschatting jaaremissie in kg					Bap
			CO	NO _x	benzeen	PM10	SO ₂	
br on 1.	Spaansen Den Helder	Handelsweg 1	n.b.	n.b.	n.b.	94500.00	n.b.	n.b.
br on 2.	Teerenstra B.V.	Het Nieuwe Diep 52	n.b.	n.b.	n.b.	381.00	n.b.	n.b.
br on 3.	Straalbedrijf Gebr. San- ders	Handelskade 5	n.b.	n.b.	n.b.	179.00	n.b.	n.b.
br on 4.	NAM	Oostoeverweg 10	161111.00	33909.00	3030.00	n.b.	n.b.	n.b.
br on 5.	Marine vlieg- veld de Kooy		1081.23	3459.95	n.b.	n.b.	21.62	n.b.
br on 6.	Nieuwe Ha- ven		7960.31	24809.81	n.b.	n.b.	12482.33	n.b.
br on 7.	Fort Erfprins		249.41	798.11	n.b.	n.b.	4.99	n.b.
br on 8.								
TO- TAAL			170401.95	62976.86	3030.00	95060.00	12508.94	0

n.b. = niet bekend, waarschijnlijk niet relevant

3.4 Scheepvaart

De scheepvaart zorgt voor een emissie van NO_x, PM10 en ook SO₂ en dan vooral de zee-scheepvaart. Op dit moment is niet exact bekend wat de precieze bijdrage is van de emissie van zeeschepen (de kentallen zijn niet genoeg bekend)² en het feitelijke verspreidingspatroon van deze stoffen over water. Er is en wordt op dit moment wel onderzoek naar uitgevoerd in de Rijnmond. Voor wat betreft de hier beschreven visserijschepen in Den Helder kan, binnen de genoemde onzekerheden, gesteld worden dat deze (vertrek op zondagavond en maandagmorgen, thuiskomst op vrijdag) voor 70 scheepvaartbewegingen verantwoordelijk zijn en dat de bijdrage aan de jaargemiddelde concentraties en uur- dan wel etmaalwaarden daarmee naar verwachting beperkt is. De visserijschepen worden daarmee niet als significante bron aangemerkt. In hoofdstuk 4 zijn de resultaten beschreven van de berekeningen die in dit hoofdstuk zijn toe-ge-licht.]

² TNO rapport B&O-A R2005/085, Luchtkwaliteit in relatie tot scheepvaart, april 2005.

4 Inventarisatie: resultaten en beoordeling

4.1 Inleiding

In dit hoofdstuk zullen achtereenvolgens overzichten worden gegeven van de concentraties en de opgetreden overschrijdingen van grenswaarden en plandrempels van de stoffen: NO₂, PM10, benzeen, en CO.

Indien de berekende of gemeten concentraties representatief zijn voor een groter gebied of het wegvak zal dit worden vermeld.

Toetsing van de berekende concentraties geschiedt aan de grenswaarden en plandrempels aangegeven in het Besluit luchtkwaliteit 2005. De plandrempeel geeft waarden aan, die in betreffend jaar gehaald moeten worden om uiteindelijk aan de grenswaarden die gelden voor de toetsjaren 2005 en 2010, te kunnen voldoen. Indien een plandrempeel wordt overschreden moet een plan worden opgesteld om alsnog aan de grenswaarde (voor 2005 of 2010, afhankelijk van de stof) te voldoen.

De grenswaarden en, waar relevant, plandrempels voor 2006 en 2010 voor de meest relevante stoffen zijn in tabel 4.1 weergegeven. Daarbij geldt dat de jaren 2005 en 2010 'harde' toetsjaren zijn, volgens het Besluit luchtkwaliteit. In deze jaren dienen de concentraties van betreffende component in de lucht ten minste aan de gestelde grenswaarde te voldoen.

De waarde van 2006 wordt in onderstaande tabel uiteraard opgenomen omdat deze rapportage is opgesteld om expliciet de luchtkwaliteit in Den Helder over het jaar 2006 te kunnen beoordelen. De grenswaarden en plandrempels wijken in dat jaar in beperkte mate af van die in 2010.

Tabel 4.1 Grenswaarden en plandrempels Besluit luchtkwaliteit (tussen haken de plandrempeel)

Stof	2006 in µg/m ³	2010 in µg/m ³
NO ₂ als jaargemiddelde concentratie	40 (48)	40 (40)
NO ₂ als concentratie die op uurniveau 18 keer per jaar mag worden overschreden	200 (240 *)	200 (200)
Fijn stof als jaargemiddelde concentratie	40 (40)	40 (40)
Fijn stof als concentratie die op 24-uurniveau 35 keer per jaar mag worden overschreden	50 (50)	50 (50)
SO ₂ gevel – uurgemiddelde grenswaarde	125	125
SO ₂ gevel – 24-uurgemiddelde grenswaarde	350	350
Benzeen als jaargemiddelde concentratie	10	10
CO als 98 percentiel van 8 uurgemiddelden	6.000	6.000

* voor zeer drukke verkeerssituaties.

Allereerst worden in dit hoofdstuk de resultaten van berekeningen van de inrichtingen en vervolgens de resultaten voor het verkeer behandeld.

4.2 Inrichtingen

Op basis van de uitgangspunten zoals bepaald in paragraaf 3.2 zijn de bedrijven NAM, Spaansen en de defensie terreinen primair geïdentificeerd als inrichtingen die vanwege hun emissies een mogelijk knelpunt vormen, als deze emissies leiden tot totale immisatieconcentraties buiten de terreingrens, die tot boven de normstelling van het Besluit luchtkwaliteit reiken (inclusief de achtergrondbijdrage).

4.2.1 Stikstofdioxide

Op basis van de emissie van stikstofoxiden, vrijkomend bij de NAM en de verschillende defensie terreinen, kan gesteld worden dat deze bronnen een aantoonbare bijdrage leveren aan de achtergrondconcentratie voor stikstofdioxide. De berekening geeft aan dat mogelijk tot op circa 100 à 150 meter afstand van het bedrijf concentraties van $10 \mu\text{g}/\text{m}^3$ gehaald zullen worden. Op basis van Gridberekeningen met het programma Pluim Plus (zie bijlage 7) is bepaald wat de door de industrie veroorzaakte immissie is in de gemeente Den Helder. Deze immissie is in Geoair als bronbijdrage ingevoerd.

4.2.2 Fijn stof

Op basis van de emissie van fijn stof, vrijkomend bij Spaansen Den Helder, kan gesteld worden dat dit naar verwachting een aantoonbare bijdrage levert aan de achtergrondconcentratie voor fijn stof. De berekening (bijlage 8) geeft aan dat mogelijk tot op circa 100 à 150 meter afstand van het bedrijf concentraties van $10 \mu\text{g}/\text{m}^3$ gehaald zullen worden. In geoair is daarom voor alle wegen die binnen deze contour van $10 \mu\text{g}/\text{m}^3$ liggen een bronbijdrage van $10 \mu\text{g}/\text{m}^3$ ingevoerd.

4.2.3 Benzeen

Op basis van de emissie van benzeen, vrijkomend bij de NAM, kan gesteld worden dat dit naar verwachting een aantoonbare bijdrage levert aan de achtergrondconcentratie voor benzeen. Een eerste schatting geeft aan dat concentraties van boven $10 \mu\text{g}/\text{m}^3$ gehaald kunnen worden. Het is echter mogelijk dat, gezien de verspreid liggende bronnen en de omvang van het terrein, deze hogere concentraties zich niet buiten de terreingrens van de NAM bevinden.

4.2.4 Koolmonoxide

Op basis van de inventarisatie van emissies van inrichtingen in de gemeente (zie 3.2) is geen substantiële emissiebijdrage te verwachten voor deze stof, behalve mogelijk bij de NAM. De emissie van koolmonoxide van de NAM zal naar verwachting tot hogere concentraties buiten de inrichting leiden. Daarbij is overigens niet te verwachten dat dit tot een significantie bijdrage aan de achtergrondconcentratie zal leiden. Dit aangezien de concentraties sterk afnemen bij toenemende afstand vanaf de bron.

4.3 Verkeer

De resultaten die met behulp van de rekenmodellen (zie 3.1) zijn verkregen voor de gehele gemeente zijn opgenomen in de bijlages 2 t/m 6. In deze tabel zijn per parameter het aantal woningen en de weglengte weergegeven waarvan de grenswaarde en plandrempel worden overschreden. Het betreft de resultaten voor het jaar 2006. Toetsing vindt daarbij eveneens plaats aan 2006.

Resultaten berekening luchtkwaliteit anno 2006, Den Helder

Stof	Normstelling	Aantal woningen	Weglengte (afstand weg 5m.)
NO ₂ plandrempel jaargemiddelde op 5 meter	48 µg/m ³	0	0
NO ₂ plandrempel uurgemiddelde op 5 meter	>18 x 240 µg/m ³	0	0
NO ₂ grenswaarde jaargemiddelde op 5 meter	40 µg/m ³	0	0*
NO ₂ grenswaarde uurgemiddelde op 5 meter	>18 x 200 µg/m ³	0	0
PM10 grenswaarde jaargemiddelde op 10 meter	40 µg/m ³	0	0
PM10 grenswaarde 24-uurgemiddelde op 10 meter	>35 x 50 µg/m ³	0	1362*
SO ₂ gevel – uurgemiddelde grenswaarde	>24 x 125 µg/m ³	0	0
SO ₂ gevel – 24-uurgemiddelde grenswaarde	>3 x 350 µg/m ³	0	0
SO ₂ uurgemiddelde grenswaarde op 5 meter	>24 x 125 µg/m ³	0	0
SO ₂ 24-uurgemiddelde grenswaarde op 5 meter	>3 x 350 µg/m ³	0	0
Benzeen grenswaarde jaargemiddelde op 5 meter	10 µg/m ³	0	0

* totale lengte aan weerszijden van de weg. De lengte van het wegvak bedraagt de helft van deze lengte.

In bijlage 2 is visueel een overzicht gegeven van de berekende resultaten van NO₂ op 5 meter uit de weg getoetst aan de grenswaarde van 40 µg/m³. De hoogste waarde is gemeten op de rotonde vijfspiong. Met een maximum concentratie van 30 microgram

In bijlage 3 en 4 is visueel een overzicht gegeven van de berekende resultaten van PM10 op 5 en 10 meter uit de weg getoetst aan de grenswaarde 40 µg/m³.

In bijlage 5 en 6 is visueel een overzicht gegeven van de berekende resultaten van PM10 op 5 en 10 meter uit de weg getoetst aan de grenswaarde voor het 24-uurgemiddelde van 50 µg/m³. Deze waarden mogen niet meer dan 35 keer per jaar worden overschreden.

Uit de berekeningen blijkt dat stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM10) in de huidige situatie de maatgevende stoffen zijn. De overige stoffen uit het Besluit luchtkwaliteit: zwaveldioxide (SO₂), koolstofmonoxide (CO) en benzeen (C₆H₆) zijn voor Den Helder wat betreft het aandeel van de verkeersbewegingen geen probleemstoffen.

4.3.1 Stikstofdioxide (NO₂)

Uit de modellering blijkt dat met betrekking tot stikstofdioxide op 5 meter afstand van de weg-as:

- de plandrempel van 48 µg/m³ niet wordt overschreden;
- de plandrempel voor het uurgemiddelde van 240 µg/m³, dat meer dan 18 keer per jaar mag worden overschreden, niet wordt overschreden;
- de grenswaarde van 40 µg/m³ wordt niet overschreden;
- de grenswaarde voor het uurgemiddelde van 200 µg/m³, dat meer dan 18 keer per jaar mag worden overschreden, niet wordt overschreden.

4.3.2 Fijn stof (PM10)

Uit de modellering blijkt dat met betrekking tot fijn stof op 5 meter afstand van de wegas:

- de grenswaarde van $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ niet wordt overschreden;
- de grenswaarde voor het 24-uursgemiddelde van $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$, dat meer dan 35 keer per jaar mag worden overschreden, langs 1362 meter weglengte wordt overschreden. Dit betreft de totale lengte *aan weerszijden* van de weg. De lengte *van het wegvak* waarlangs overschrijdingen zijn berekend bedraagt daarom de helft van deze lengte. Deze overschrijding van de 24-uursgemiddelde is voor een belangrijk deel toe te schrijven aan de industriële bron Spaansen.

Uit de modellering blijkt dat met betrekking tot fijn stof op 10 meter afstand van de wegas:

- de grenswaarde van $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ niet wordt overschreden;
- de grenswaarde voor het 24-uursgemiddelde van $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$, dat meer dan 35 keer per jaar mag worden overschreden, langs 1362 meter weglengte wordt overschreden. Dit betreft de totale lengte *aan weerszijden* van de weg. De lengte *van het wegvak* waarlangs overschrijdingen zijn berekend bedraagt daarom de helft van deze lengte. Deze overschrijding van de 24-uursgemiddelde is voor een belangrijk deel toe te schrijven aan de industriële bron Spaansen.

Voor de overig stoffen uit het Besluit luchtkwaliteit 2005 zijn er geen overschrijdingen

5 Conclusies en evaluatie

5.1 Conclusies

5.1.1 Inventarisatie

Op grond van de inventarisaties en berekeningen ten aanzien van de immissies van verkeer en inrichtingen in de gemeente komen enkele (potentiële) knelpunten naar voren.

Voor de verkeersimmissies zijn overschrijdingen berekend ten aanzien van het maximale aantal overschrijdingen van de 24-uurswaarde van PM10.

De knelpunten wat betreft PM10 zijn relatief beperkt.

Voor de immissies van inrichtingen (inclusief de defensierreinen) zijn er indicaties dat twee bedrijven (NAM, Spaansen) overschrijdingen kunnen veroorzaken van de jaargemiddelde concentraties van NO₂, PM10, Benzeen en CO.

Het betekent dat de gemeente in de toekomst rekening moet houden met deze indicaties. In het geval van ruimtelijke ontwikkelingen nabij deze bedrijven zal hier zeker aandacht aan moeten worden besteed en zal de exacte immissie in kaart moeten worden gebracht. Daarnaast geldt dat de vergunningverlener en toezichthouder zullen moeten bezien of de emissie bij deze bedrijven op afzienbare termijn kan worden teruggebracht.

Het is de verwachting dat door toekomstige ontwikkelingen (op Europese schaal) de algehele luchtkwaliteit zal gaan verbeteren. Of daarmee de geïdentificeerde (potentiële) knelpunten zullen verdwijnen is nu nog niet duidelijk.

Mede bepalend hierin is ook de wet- en regelgeving op dit gebied, die aan verandering onderhevig is. Wanneer normen worden aangepast heeft dat mogelijk gevolgen voor de nu getoonde situatie. Dat alles kan inhouden dat er –in relatie tot de normen- overschrijdingen bijkomen of juist afvallen.

5.1.2 Maatregelen

Omdat in 2006 de zogenoemde plandrempel en grenswaarde voor NO₂ niet wordt overschreden is de gemeente niet verplicht een plan van aanpak op te stellen om deze emissie verder terug te dringen. De overschrijdingen voor de grenswaarde PM10 zijn primair een taak van het rijk. De gemeente zal waar mogelijk meewerken aan de realisatie van deze plannen die gericht zijn op het terugdringen van de concentraties PM10.

Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen zal de gemeente de nu bekende overschrijdingen, betrekken bij de afweging. Hierbij wordt de normstelling van het Besluit luchtkwaliteit in acht genomen. In die gevallen waar overschrijding van de normen aanwezig is, kan bijvoorbeeld woningbouw op problemen stuiten.

De gemeente zal bezien welke verantwoordelijkheden en mogelijkheden zij heeft om de knelpunten nader in kaart te brengen en waar mogelijk aan te pakken. De gemeente staat daarbij een aanpak voor die er toe kan leiden dat deze knelpunten kunnen worden opgelost en het ontstaan van nieuwe knelpunten zal worden voorkomen.

Daarvoor zal ook met andere overheden moeten worden samengewerkt.

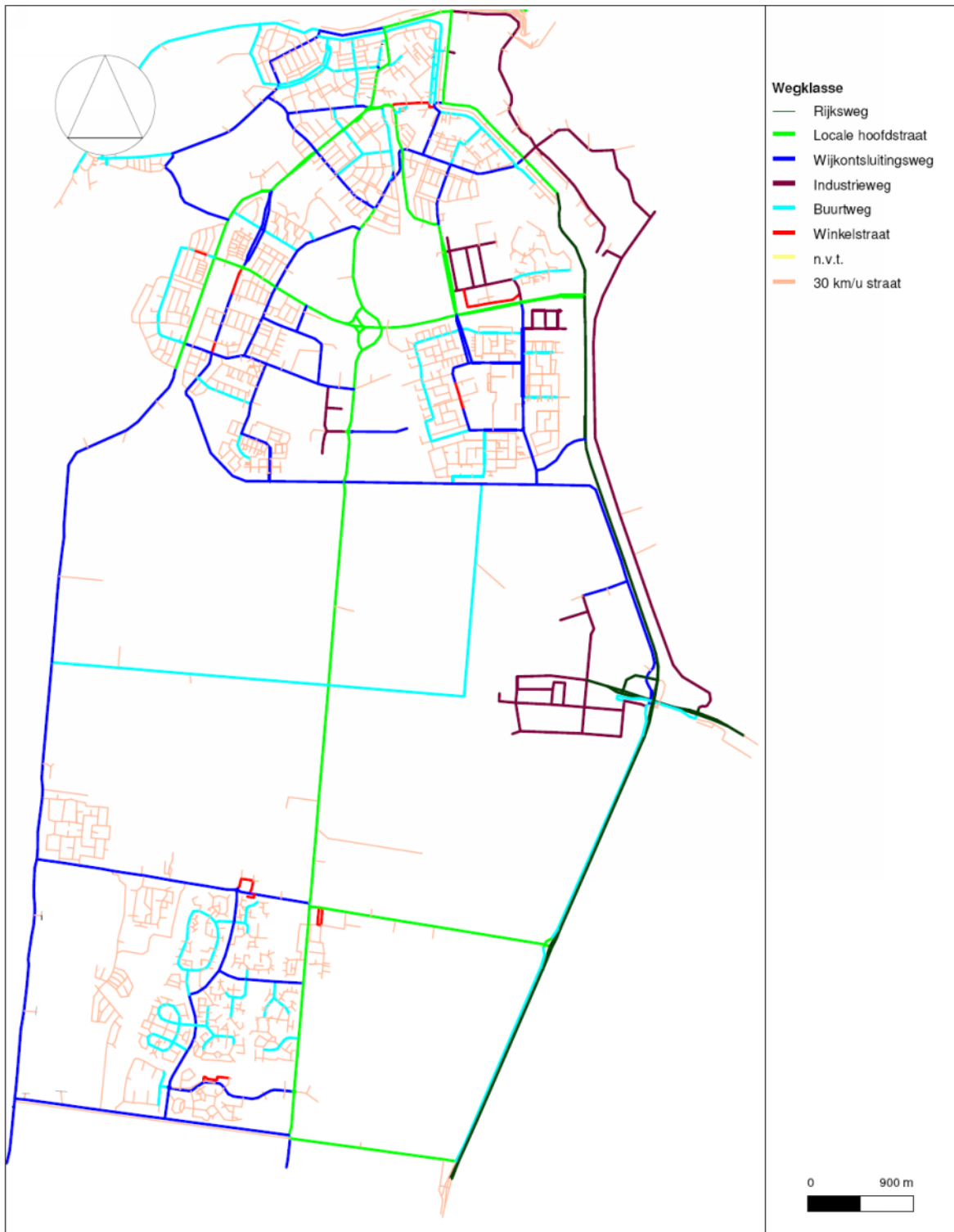
5.2 Vervolgstappen

Op basis van de gegenereerde gegevens en output worden de volgende vervolgacties ondernomen:

1. intern de betrokken afdelingen informeren over deze resultaten, zodat men bij (ruimtelijke) planvorming hiermee rekening kan houden;
2. het nader analyseren van de knelpunten ten aanzien van verkeer om inzicht te krijgen in de te nemen maatregelen, zoals een betere doorstroming;
3. in overleg treden met de geïdentificeerde (potentiële) knelpuntbedrijven om de emissies beter in kaart te krijgen. Dit kan door middel van modellering en/of door metingen. In overleg met betrokken bedrijven zal in dit kader in een tijdsbestek van ongeveer 2 jaar een plan van aanpak worden opgesteld;
4. afstemming met de Provincie Noord-Holland over de eventuele gezamenlijk te nemen maatregelen;
5. actief volgen van nieuw beleid en wetgeving inzake het aspect luchtkwaliteit en dit uitdragen en implementeren in de gemeentelijke organisatie en bij de uitvoering van de werkzaamheden en bevoegdheden die zij heeft.

Bijlage 1

Hoofdstructuur wegennet



Bijlage 2

Stikstofdioxide op 5 meter van de wegas

Resultaat NO2 op vaste afstand van de weg: 5 meter

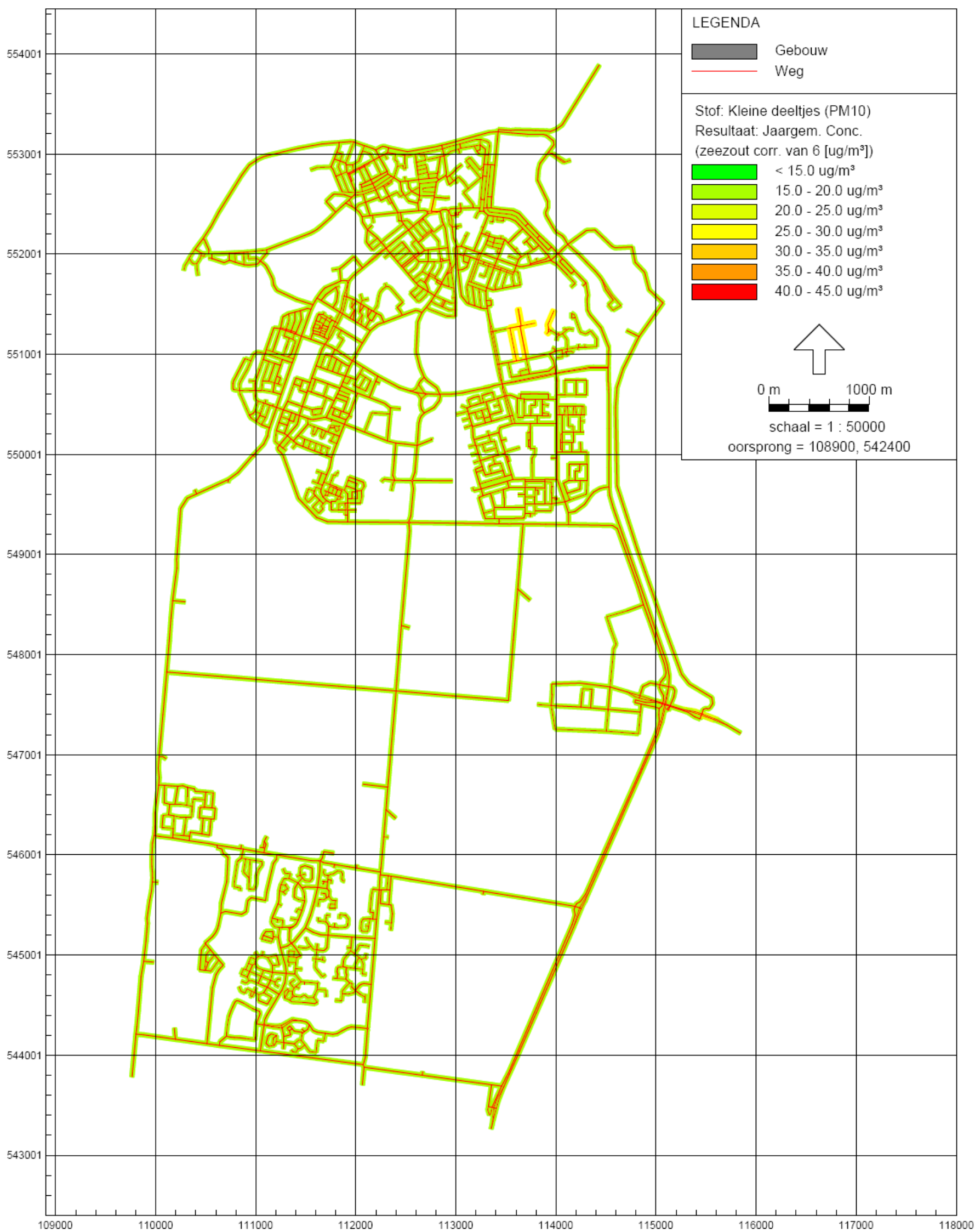


Luchtvervuiling - CAR II, - - definitief [C:\geoair\DEHELD~1.50] , Geoair V1.50

Bijlage 3

PM10 concentratie op 5 meter van de wegas

Resultaat PM10 op vaste afstand van de weg: 5 meter



Luchtvervuiling - CAR II, - - den helder 5m [C:\geoair\DEHELD~1.50] , Geoair V1.50

Bijlage 4

PM10 concentratie op 10 meter van de wegas

Resultaat PM10 op vaste afstand van de wegas: 10 meter



Luchtvervuiling - CAR II, - - den helder 10m [C:\geoair\DEHELD~1.50] , Geoair V1.50

Bijlage 5

PM10 overschrijdingsdagen op 5 meter van de weg-
as

Resultaat PM10 op vaste afstand van de weg: 5 meter
aantal dagoverschrijdingen



Luchtvervuiling - CAR II, - - den helder 5m [C:\geoair\DEHELD-1.50], Geoair V1.50

Bijlage 6

PM10 overschrijdingsdagen op 10 m van de wegas

Resultaat PM10 op vaste afstand van de wegas: 10 meter
aantal dagoverschrijdingen



Luchtvervuiling - CAR II, - - den helder 10m [C:\geoair\DEHELD-1.50], Geoair V1.50

Bijlage 7

Bijdrage industriële bronnen NO2



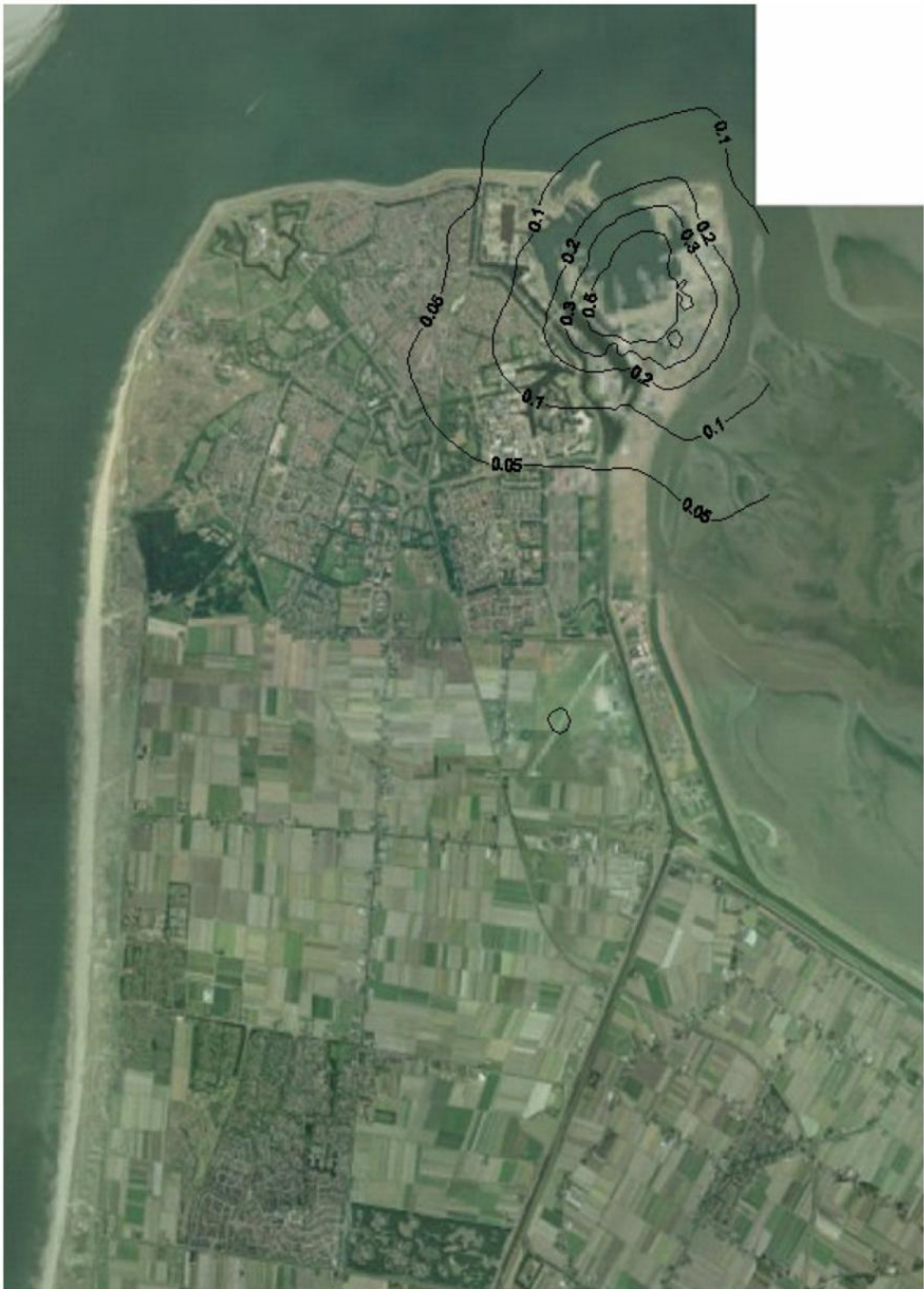
Bijlage 8

Bijdrage industriële bronnen PM10



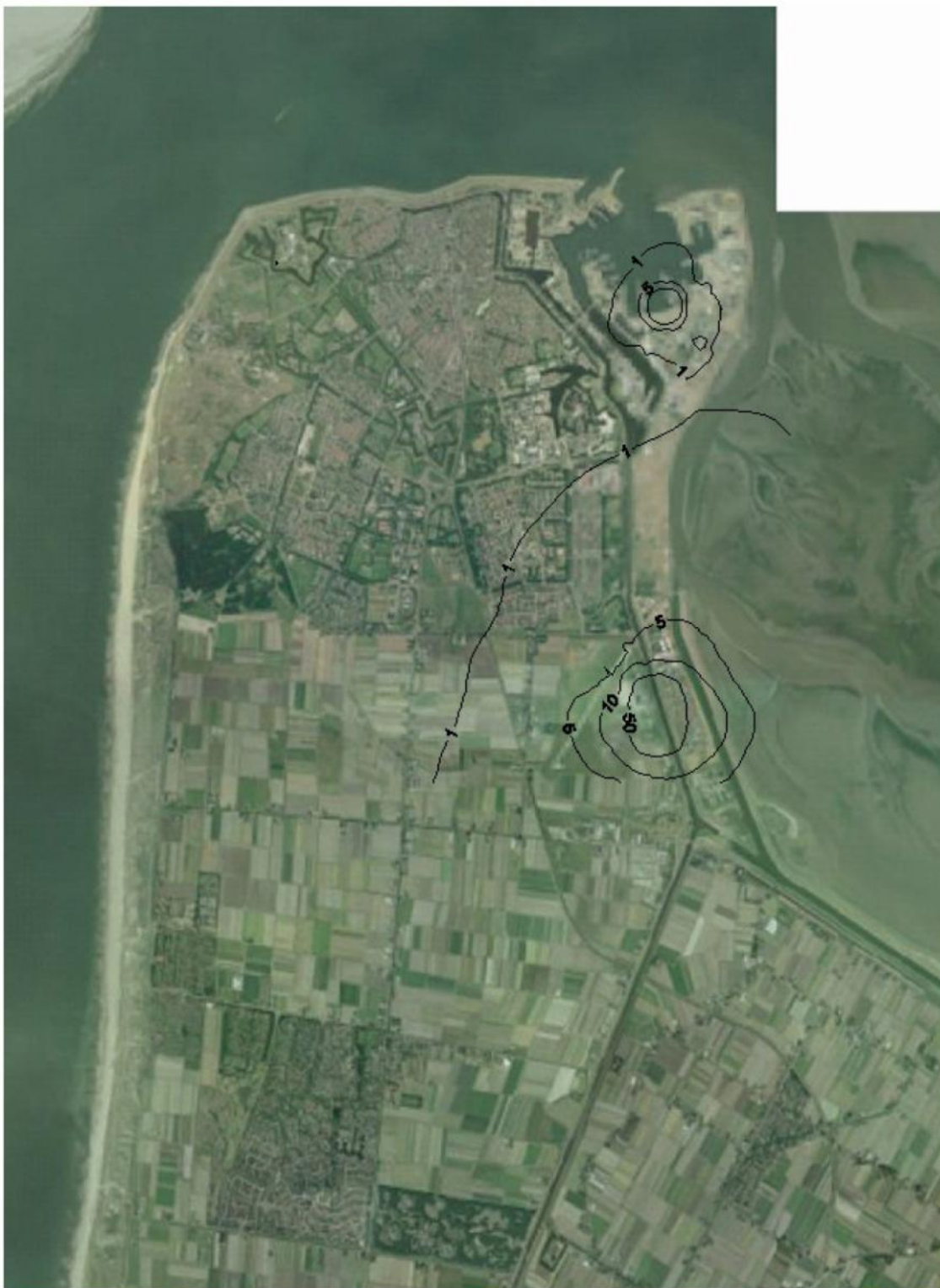
Bijlage 9

Bijdrage industriële bronnen SO₂



Bijlage 10

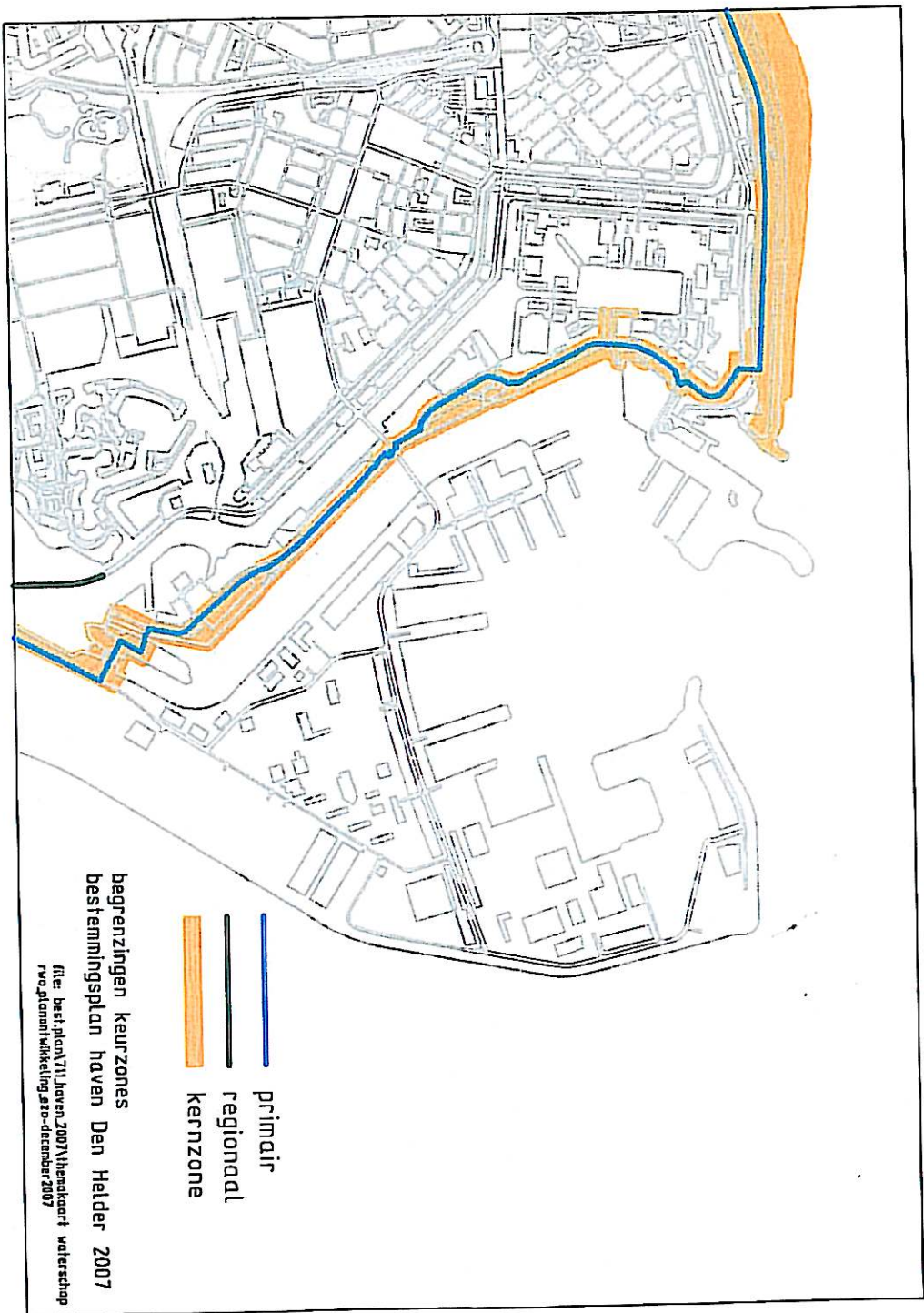
Bijdrage industriële bronnen CO

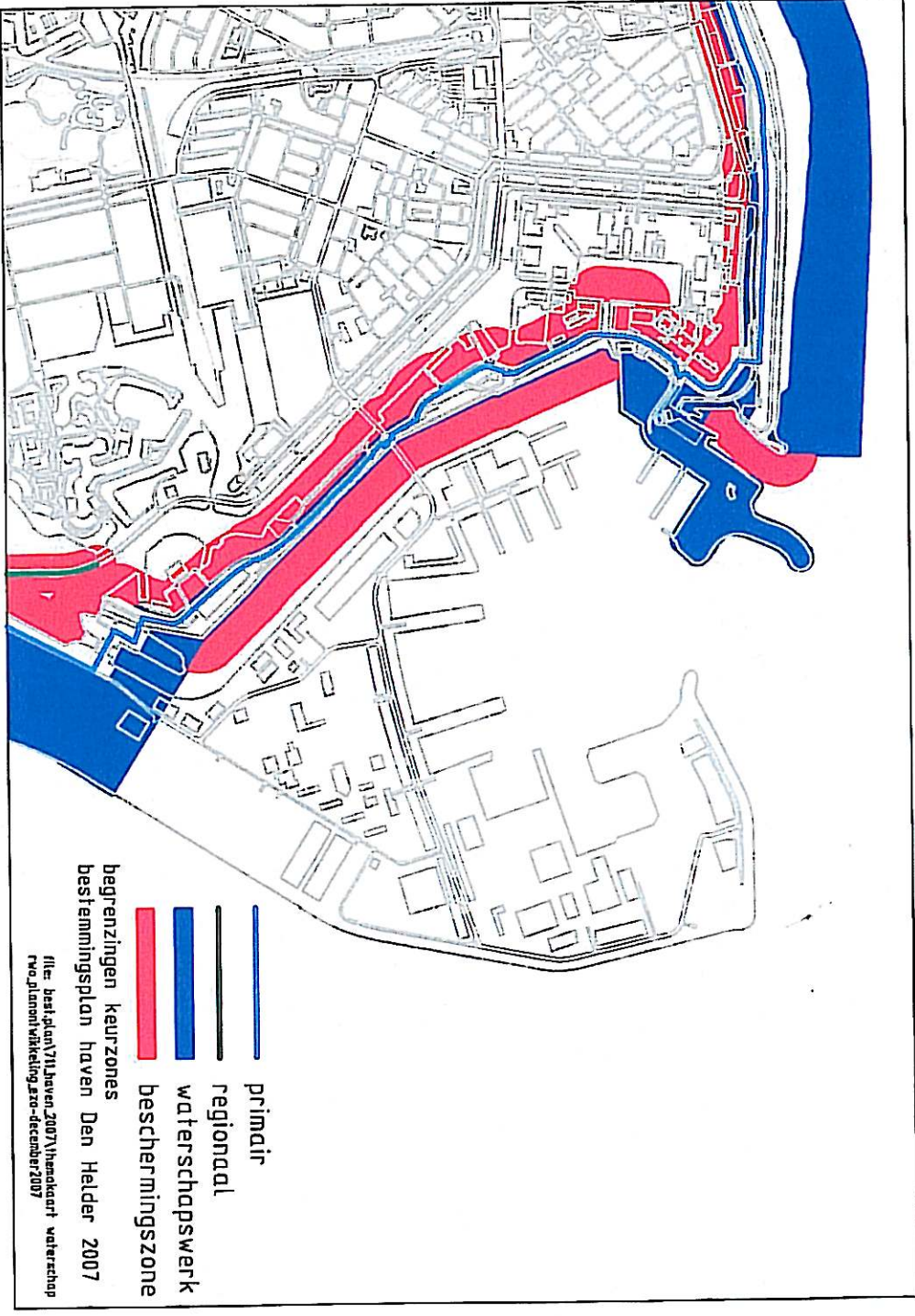


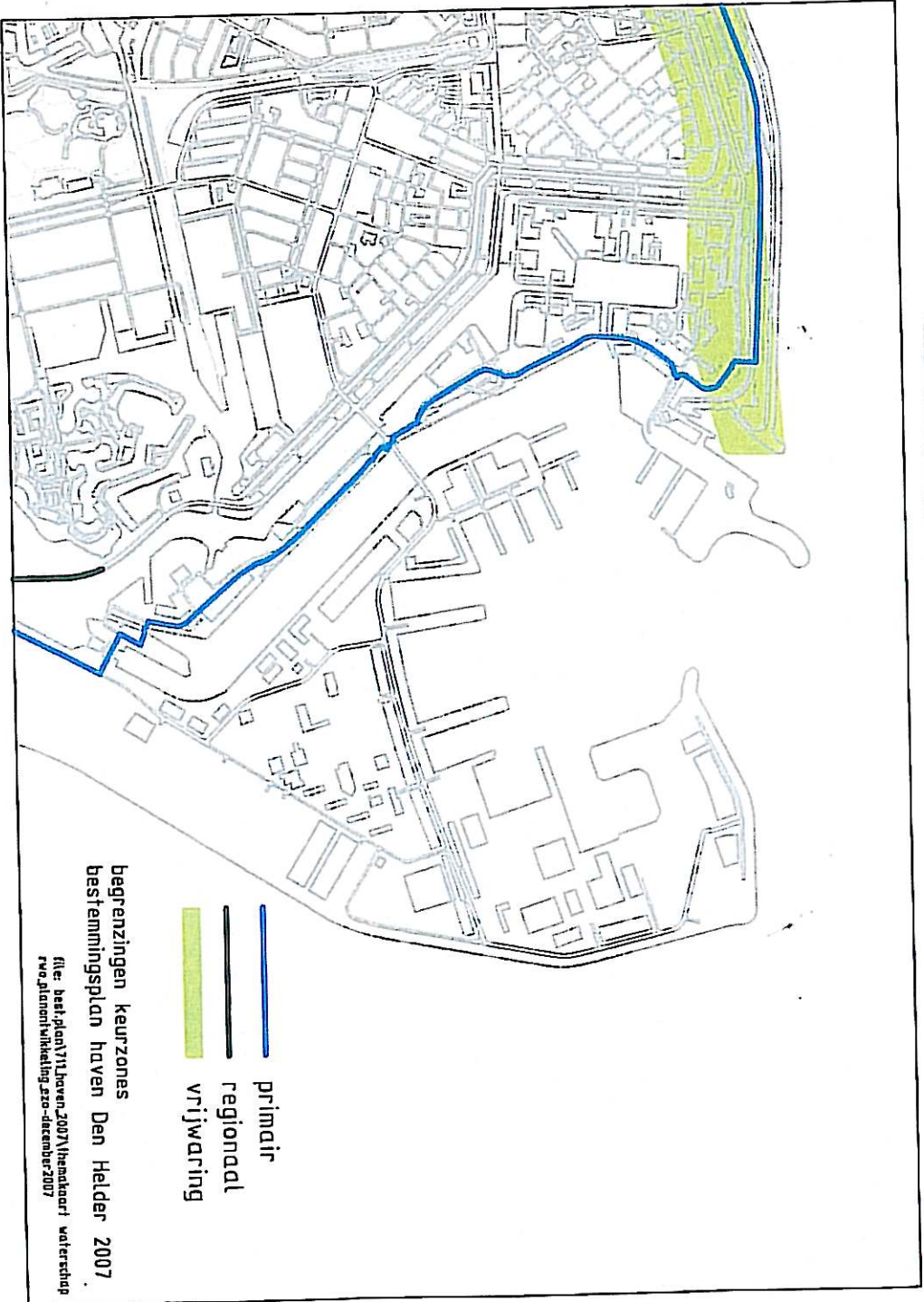
Bijlage 11

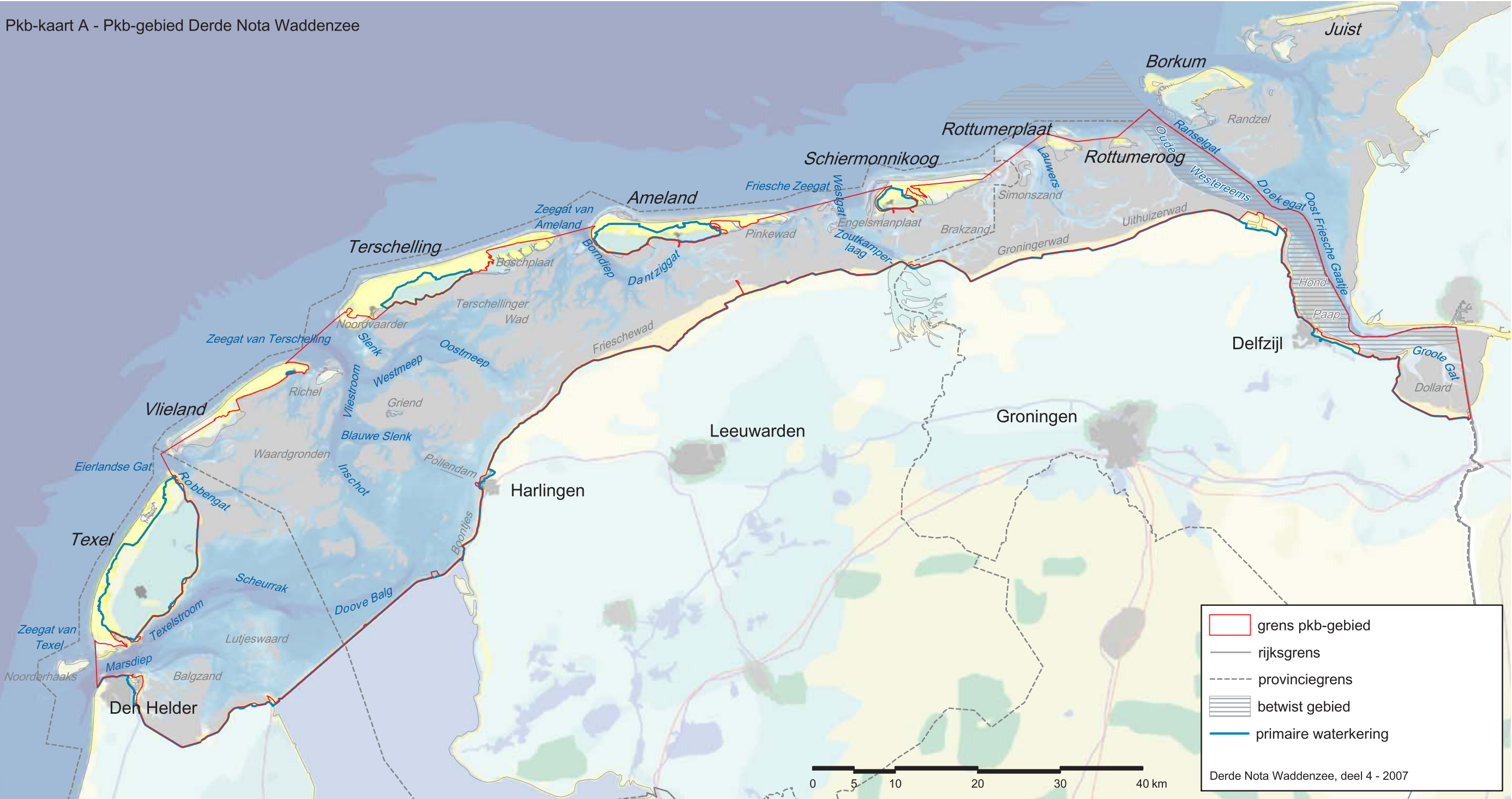
Bijdrage industriële bronnen benzeen





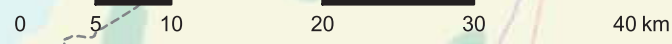






grens pkb-gebied
rijksgrens
provinciegrens
betwist gebied
primaire waterkering

Derde Nota Waddenzee, deel 4 - 2007



**Wateradvies Bestemmingsplan Haven Den
Helder 2007**

Onderdeel: zoutwatersysteem

projectnr. 11743-176323

revisie 01

november 2007

oranjewoud





Blz.

Inhoud

Inleiding	1	2
Aanleiding	1.1	4
Werkwijze	1.2	4
Leeswijzer	1.3	4
Relevant beleid	2	4
Kaderrichtlijn water	2.1	4
Nota Ruimte	2.2	4
PKB derde Nota Waddenzee	2.3	5
Beleidslijn kust	2.4	5
Vierde Nota Waterhuishouding	2.5	6
Streekplan Noord-Holland Noord	2.6	6
Behoeftesplan Rijkswateren 2005-2008	2.7	6
Behoeftesplan Waterkeringen 2006-2010	2.8	7
Overwegingen en advies	3	8
Begrenzingsgebied	3.1	8
Veiligheid buitendijks havengebied	3.2	9
Waterkwaliteit	3.3	9
Plannen en projecten	3.3.1	9
Riolering/diffuse lozingen	3.3.2	10
Calamiteiten	3.3.3	11
Overige aspecten	3.4	12

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31 32 33 34 35 36 37 38 39 40 41 42 43 44 45 46 47 48 49 50 51 52 53 54 55 56 57 58 59 60 61 62 63 64 65 66 67 68 69 70 71 72 73 74 75 76 77 78 79 80 81 82 83 84 85 86 87 88 89 90 91 92 93 94 95 96 97 98 99 100



1 Inleiding

Aanleiding voor het wateradvies is het bestemmingsplan Haven Den Helder 2007 van de gemeente Den Helder. Het bestemmingsplan gebied ligt gedeeltelijk binnendijks en gedeeltelijk buitendijks en is hoofdzakelijk als bedrijfsterrein ingericht. Rijkswaterstaat (RWS) Dienst Noord-Nederland is waterbeheerder voor het buitendijks gelegen gedeelte (zoutwatersysteem). Een wateradvies van Rijkswaterstaat is vereist in het kader van de Wattoets.

Voor de waterparagraaf van het bestemmingsplan is in de concept fase alleen afstemming geweest met de waterbeheerder voor het binnendijks gedeelte, het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier. Het Hoogheemraadschap is waterbeheerder van het zoetwatersysteem en de waterkering. Het beheersgebied van Rijkswaterstaat Dienst Noord-Nederland omvat onder andere de Waddenzee, inclusief het havengebied bij Den Helder tot aan de primaire waterkering.

1.2 Werkwijze

Het wateradvies is opgesteld na het gereed komen van het concept-bestemmingsplan (maart-2007). Het advies is gebaseerd op het concept-bestemmingsplan en op reactie van Bij het opstellen van het wateradvies is gekozen voor een werkwijze die zoveel mogelijk aansluit bij de "Handreiking Wattoets 2". Dit heeft geleid tot de onderstaande werkwijze, waartoe is besloten tijdens het vooroverleg met Rijkswaterstaat Noord-Nederland (d.d. 30 augustus 2007).

- Hierbij zijn de volgende stappen genomen:
1. Vooroverleg met Rijkswaterstaat Noord-Nederland
 2. Checklist met aandachtspunten voor overleg
 3. Overleg met gemeente en terreinbezoek
 4. Overleg met Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier
 5. Opstellen concept wateradvies
 6. Reactie gemeente Den Helder op concept wateradvies
 7. Definitief wateradvies

In het eerder genoemd overleg met Rijkswaterstaat zijn levens de thema's benoemd die voor het wateradvies relevant zijn.

In het overleg met de gemeente Den Helder (d.d. 11 september 2007) is de afspraak gemaakt dat het wateradvies van Rijkswaterstaat wordt ingebbracht tijdens de tervisielegging van het ontwerp - bestemmingsplan. Verder is afgesproken dat de gemeente Den Helder het wateradvies overneemt in het definitieve bestemmingsplan alvorens dit vastgesteld wordt door de gemeenteraad.

1.3

Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt het voor dit wateradvies relevante beleid geschetst. In hoofdstuk 3 worden per thema de overwegingen van met bijbehorend advies gegeven.

2.2

Nota Ruimte

De Nota Ruimte bevat de visie van het kabinet op de ruimtelijke ontwikkeling van Nederland en de belangrijkste bijbehorende doelstellingen voor de komende decennia. De Waddenzee wordt als een belangrijk onderdeel van de nationale ruimtelijke hoofdstructuur gezien. De kenmerkende kwaliteiten in deze gebieden zijn van groot nationaal en internationaal belang en beïnvloeden elkaar in zo sterke mate dat het kabinet een samenhangend beleidskader onmisbaar vindt. In aansluiting op de Nota Ruimte wordt het beleid voor de Waddenzee daarom uitgewerkt in een aparte Planologische Kernbeslissing (PKB)-nota, de Derde Nota Waddenzee. Voor het relevante beleid uit deze PKB wordt verwezen naar paragraaf 2.3.

2.1

Kaderrichtlijn water

Relevant beleid

De Europese Kaderrichtlijn Water (KRW) is sinds 22 december 2000 officieel van kracht. De richtlijn heeft tot doel de kwaliteit van oppervlaktewateren en grondwater in de Europese Unie te beschermen en te verbeteren en het duurzaam gebruik van water te bevorderen. Een nevendoelelstelling is de harmonisatie van de Europese watergeving. De doelstellingen van de Kaderrichtlijn Water zijn een resultaatsverplichting en moeten uiterlijk op 22 december 2015 bereikt zijn. Onder bepaalde voorwaarden is deze datum te vervangen met maximaal twee periodes van zes jaar, waardoor de uiteindelijke deadline 2027 is.

Voor oppervlaktewateren maakt de KRW een onderscheid tussen chemische en biologische kwaliteitsdoelstellingen die uitgedrukt worden in een 'goede toestand' bereiken. Om die 'goede toestand' te bereiken, moeten in 2009 de daarvoor uit te voeren beheermaatregelen in een stroomgebiedbeheerplan worden vastgelegd. Binnen Nederland worden een aantal stroomgebieden onderscheiden. De Waddenzee maakt deel uit van het stroomgebied Rijn-Noord.

Volgens de KRW heeft de doelstelling "goede chemische toestand" betrekking op de stoffen die vermeld zijn op de prioritaire stoffenlijst en stoffen waarvoor eerder op grond van bestaande Europese regelgeving milieukwaliteitsnormen zijn vastgesteld of nog worden vastgesteld. De eerstgenoemde groep stoffen betreffen de zogenaamde prioritaire stoffen, de tweede groep de zwarte lijst stoffen. Daarnaast dienen de lidstaten volgens de KRW voor alle overige verontreinigingen zelf normen af te leiden. De normering voor de diverse stofgroepen is nog niet officieel vastgesteld.

Daarnaast gaat de KRW uit van een "stand still" van de feitelijke toestand van het water als minimum voorwaarde (ook bij groei van de economie en bevolking). Nederland hanteert hierbij het jaar 2000 als referentie (Min. V&W, 2004).

Hierdoor geldt ook voor de Waddenzee dat: "Ruimte voor uitbreiding van gebruiksfuncties moet in samenhang worden gezien met de benodigde ruimte voor toekomstige versterking van de zeekering, inclusief de reservering van ruimte voor 200 jaar zeespiegelstijging."

De beleidslijn heeft betrekking op de Deltakust, de Hollandse Kust, de kust van het vaste land van Friesland en Groningen en delen van de Waddeneilanden

Het uitgangspunt van de beleidslijn is de veiligheid van het achterland, nu en in de toekomst. De beleidslijn biedt binnen dat belang ruimte voor de ontwikkeling van wonen, werken en recreëren.

De ministerraad stelde op 14 september 2007 de Beleidslijn voor de kust vast. Met de beleidslijn verheldert het kabinet het bestaande beleid voor de kust zoals opgenomen in de Nota Ruimte en de Derde Kustnota en geeft inzicht in de verdeling van verantwoordelijkheden tussen verschillende overheden. Het verandert niets aan bestaande regels maar geeft provincies, gemeenten en waterschappen een kader bij het toetsen van plannen voor bijvoorbeeld de aanleg van parkeerplaatsen, strandpaviljoens en het bouwen van woningen. De beleidslijn kwam tot stand in samenwerking tussen de ministeries van VROM en Verkeer en Waterstaat met provincies, waterschappen en gemeenten.

2.4 Beleidslijn kust

- Om dit te bereiken is het beleid gericht op de duurzame bescherming en/of een zo natuurlijk mogelijke ontwikkeling van:
1. de waterbewegingen en de hiermee gepaard gaande geomorfologische en bodemkundige processen
 2. de kwaliteit van water, bodem en lucht; de water- en bodemkwaliteit dient zodanig te zijn dat verontreinigingen slechts een verwaarloosbaar effect hebben op flora en fauna
 3. de flora en de fauna

Doelen
De hoofddoelstelling voor de Waddenzee is de duurzame bescherming en ontwikkeling van de Waddenzee als natuurgebied en het behoud van het unieke open landschap.

De Derde Nota Waddenzee bevat de hoofdlijnen van het rijksbeleid voor de Waddenzee. De PKB is gebiedsgericht van karakter en integreert het ruimtelijk relevante rijksbeleid voor de Waddenzee. Voor de ruimtelijke visie voor het Waddengebied en het ontwikkelingsperspectief voor de Waddenzee wordt in de PKB het jaar 2030 als planhorizon gehanteerd. Het Waddenzeebeleid in de PKB geldt voor een periode van 10 jaar vanaf de inwerkingtreding van de PKB.

De laatste versie van de PKB derde Nota Waddenzee is deel 4, tekst na parlementaire instemming (januari 2007).

2.3 PKB derde Nota Waddenzee

2.7

Beheersplan Rijkswateren 2005-2008

Het Beheersplan Rijkswateren (BPRW) maakt de vertaalslag van beleid (maatschappelijk gewenste effecten en ambities) naar de uitvoering. Het beleid wordt vertaald in beheerdoelstellingen voor de rijkswateren. Vervolgens wordt aan de hand van de gestelde prioriteiten aangegeven wat de beheerder wel en niet gaat doen in de periode 2005 - 2008.

2.6

Streekplan Noord-Holland Noord

Bij het thema kustveiligheid worden in het streekplan Noord-Holland Noord (2004) drie verschillende gebieden benoemd: De Noordzeekust, de IJsselmeer- en Markermeer-kust en de Waddenzeekust.

Voor het bestemmingsplan Haven Den Helder geldt beleid voor zowel de Noordzeekust als de Waddenzeekust.

Noordzeekust
Kustlijnhandhaving is een Rijkszaak. Op relatief korte termijn (5 tot 10 jaar) moet de zeewering op een aantal plekken versterkt worden. Voor de langere termijn is nog geen strategie gekozen. Daarom wil het Rijk graag de verschillende opties (landwaarts versterken, consolideren, zeewaarts versterken) open houden. Om die reden is tot op heden een terughoudend rijksbeleid voor bebouwing in de kustzone gehanteerd. In het streekplan worden daarom voorlopige vrijwaringszones aangewezen. Tot de voorlopige vrijwaringszones behoort volgens het streekplan ook het gebied achter de Helderse Zeewering.

Waddenzeekust
Voor de bescherming van de Waddenzeekust is de wet op de Waterkering 1996 de basis. Volgens de wet op de waterkering moet periodiek (eens in de 5 jaar) worden bezien of aanpassing van de primaire waterkering noodzakelijk is. Voor de Waddenzeekust zijn in het streekplan geen voorlopige vrijwaringszones vastgelegd.

2.5

Vierde Nota Waterhuishouding

De Vierde Nota Waterhuishouding legt de belangrijkste beleidsdoelstellingen voor waterbeheer vast voor met name de periode 1998-2006. Het beleid vervat in de Nota is een directe voortzetting van het beleid geformuleerd in de Derde Nota Waterhuishouding die in 1989 is vastgesteld. Veranderingen in beleid zijn met name het gevolg van recente ontwikkelingen en te verwachten ontwikkelingen zoals klimaatverandering, zeespiegelstijging en voortgaande bodemdaling.

De hoofddoelstelling van de Nota is het hebben en houden van een veilig en betrouwbaar land en het instandhouden en versterken van gezonde en veerkrachtige watersystemen, waarmee een duurzaam gebruik blijft gegarandeerd. De Nota bevat specifiek beleid voor de kust en de zee. Voor de kust is de belangrijkste beleidsdoelstelling het handhaven van de veiligheid tegen overstroming gecombineerd met behoud, waar mogelijk vergroting, van de ruimte voor natuurlijke processen. Water- en sedimentstromen worden zo min mogelijk ingeperkt. Intergetijdgebieden als de Waddenzee, groeien mee met de stijgende zeespiegel.

In het beheersplan staat over waterkeringen en ruimtelijke plannen het volgende vermeld: "Het Hoogheemraadschap neemt waterkeringen expliciet mee en is van mening dat de kernzones en beschermingszones van waterkeringen als vlak op de plankaat van een bestemmingsplan moet worden aangegeven en dat binnen deze vastgestelde zones beperkingen gelden op basis van de keur en de legger van het Hoogheemraadschap. Tevens wil het Hoogheemraadschap dat in ruimtelijke plannen met het "profiel van vrije ruimte" (d.i. de ruimte ter weerszijden van een waterkering die naar het oordeel van de beheerder nodig is voor toekomstige versterkingen) rekening gehouden wordt en dat "vrijwaringszones" (d.i. het ruimtebeslag dat in de toekomst voor waterkeringen benodigd zal zijn) worden vastgelegd."

De keur is de verordening waarin ter bescherming van het waterhuishoudkundige systeem gebods- en verbods bepalingen zijn opgenomen. De keurzones (kernzone, beschermingszone en buitenbeschermingszone) kennen ieder hun eigen specifieke verbodsbepalingen. De keurzones gelden ter bescherming van de huidige waterkering. Met vrijwaringszones en het profiel van vrije ruimte wordt de ruimtelijke reservering bedoeld die benodigd is te behoeve van toekomstige dijkversterking. De vrijwaringszone is de planologische reservering in het streekplan. Het profiel van vrije ruimte is de ruimte die naar oordeel van de beheerder nodig is en op basis van onderzoek voor alle primaire en regionale waterkeringen zal worden bepaald en vastgelegd in de Legger.

Het Beheersplan Waterkeringen van Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier (2006) beschrijft het beleid en de randvoorwaarden voor het dagelijks beheer van de primaire en regionale waterkeringen. Hierbij is veiligheid van het achterland leidend. Voor zover mogelijk wordt rekening gehouden met aanverwante zaken.

2.8 Beheersplan Waterkeringen 2006-2010

- **Veilige watersystemen**
 - Beschermen tegen hoogwater
 - **Duurzame watersystemen**
 - Waterkwaliteit en ecologie
 - Waterkwantiteit
 - **Veilig en vlot vervoer over water**
 - Veilig goederenvervoer
 - Versterking netwerk goederenvervoer
 - Duurzaam goederenvervoer
- De beleidsdoelen van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat zijn:



Overwegingen en advies

3

Begrenzings

Inleiding

Voor het bestemmingsplan gebied zijn verschillende grenzen aan de orde. Belangrijk is dat de ligging van deze grenzen duidelijk is.

Beheersgrens Rijkswaterstaat

De beheersgrens van Rijkswaterstaat Dienst Noord Nederland ligt bij de waterkering. Dit houdt in dat de buitendijkse gronden en het zoutwatersysteem tot het beheersgebied van Rijkswaterstaat behoren.

PKB grenzen

Naast beheersgrenzen is ook de grens van de PKB derde Nota Waddenzee belangrijk voor ontwikkelingen in het havengebied. De grens van de PKB ligt vrijwel volledig buiten het bestemmingsplan gebied. De grens loopt ter hoogte van het bestemmingsplan gebied over de zeekering, via het Wierhoofd naar de havendam bij de TESO veerhaven en vervolgens naar het havenhoofd van de marinehaven. Verder wordt als grenslijn aangehouden het peil van N.A.P. + 2,50 m, het peil dat gemiddeld 1x/2jaar wordt overschreden.

Keurruizen en vrijwaringzones/profiel van vrije ruimte

In het ontwerp - bestemmingsplan worden verschillende zones genoemd die betrekking hebben op de bescherming van de waterkering. Dit zijn: zones uit de Keur van het Hoogheemraadschap, vrijwaringzones en het profiel van vrije ruimte (zie paragraaf 2.7) Voor de Noordzee zijn de vrijwaringzone opgenomen in het streekplan Noord-Holland Noord. Uit de artikel 10 BRO reactie van het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier (d.d. 2 mei 2007) blijkt dat nog geen profiel van vrije ruimte is vastgelegd in de Legger. Voor de Waddenzee zijn in het streekplan geen vrijwaringzones opgenomen.

Advies

Van belang is dat in het bestemmingsplan duidelijkheid bestaat over de verschillende begrenzingen.

Op de kaart van het ontwerp - bestemmingsplan is de bestemming "waterkering" aangegeven. Met "waterkering" wordt volgens informatie van de gemeente (gesprek d.d. 1 september 2007) de ruimte van de waterkering zelf alsmede van de bijbehorende zones volgens de Keur van het Hoogheemraadschap bedoeld. In Artikel 18 van het ontwerp - bestemmingsplan worden vervolgens voor de bestemming "waterkering" beperkingen opgelegd voor bouwwerken en het aanleggen van werken en verkeer. Uit zowel de tekst in paragraaf 3.5. en de tekst in Artikel 18 blijkt niet welke planologische zoning ten grondslag ligt aan de bestemming "waterkering". Het kaartje uit de artikel 10 BRO reactie van het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier (d.d. 2 mei 2007) geeft deze duidelijkheid wel.

Wijzigingen ten opzichte van de huidige situatie betreffen volgens het bestemmingsplan het realiseren van een kade - uitbreiding langs de Onderzeedijk (off-shore activiteiten) en van de Visserijkade. Deze ontwikkelingen zijn op dit moment in uitvoering.

Bij het onderhavige bestemmingsplan gaat het vooral om het vastleggen van de huidige opzichte van de huidige situatie. Er wordt voldaan aan het "stand still" principe van de KRW. Of in de huidige situatie wel wordt voldaan aan de KRW normen is onbekend.

Planen en projecten in en buiten het bestemmingsplan gebied kunnen effecten hebben op de waterkwaliteit. Voor het bestemmingsplan en voor mogelijke plannen en projecten in het aangrenzende gebied is voor deze watertoets beoordeeld of deze een mogelijke verslechtering van de waterkwaliteit ten gevolge kunnen hebben.

3.3.1 Plannen en projecten

De huidige normen voor waterkwaliteit worden bepaald door de KRW. Omdat niet alle normen van de KRW definitief vastgesteld zijn, worden voor bepaalde groepen stoffen ook wel MTR-toetswaarden uit de Vierde Nota waterhuishouding gebruikt. Daarnaast eist de KRW een "stand still" van de waterkwaliteit als minimum voorwaarde (zie paragraaf 2.1).

3.3 Waterkwaliteit

Advies
Geadviseerd wordt in het bestemmingsplan nadrukkelijk te vermelden dat mogelijke risico's met betrekking tot veiligheid volledig bij de betreffende ondernemers zijn gelegen.

Inleiding
Door klimaatverandering en zeespiegelrijzing kan de veiligheid m.b.t. overstromingen in het buitendijkse gedeelte van het havengebied in de toekomst mogelijk in gevaar komen. Eventuele risico's zijn voor de ondernemers die zich hier hebben gevestigd en/of willen gaan vestigen. Rijkswaterstaat heeft formeel geen bevoegdheden veiligheidszaken te stellen aan buitendijkse ontwikkelingen.

3.2 Veiligheid buitendijks havengebied

Verder wordt geadviseerd in de Toelichting van het bestemmingsplanrapport ook in te gaan de vrijwaringszones voor het gedeelte van de Waddenzee. Met betrekking tot toekomstig beleid voor dit gedeelte, dient te worden aangesloten bij de recent vastgestelde Beleidslijn kust (zie paragraaf 2.4). Hierin wordt het volgende gesteld: "Ruimte voor uitbreiding van gebuiksfuncties moet in samenhang worden gezien met de benodigde ruimte voor toekomstige versterking van de zeekering, inclusief de reservering van ruimte voor 200 jaar zeespiegelstijging."

Geadviseerd wordt de beheersgrenzen, PKB grenzen en de grenzen van de waterstaatswerken van het Hoogheemraadschap (kaart artikel 10 BRO reactie) op een kaart in een aparte bijlage bij het bestemmingsplan te voegen.

Voor de twee bestaande lozingen is sprake van een Wvo-vergunning. De lozingen voldoen aan het "stand still" principe van de KRW. Of in de huidige situatie wordt voldaan aan de waterkwaliteitsnormen van de KRW is echter onbekend. Geadviseerd wordt bij het vaststellen van KRW-maatregelen de situatie van de twee lozingen mee te nemen in de afweging. Een mogelijke maatregel kan het realiseren van DWA aansluiting zijn.

Wateradvies

Tijdens terreinbezoek (d.d. 11 september 2007) is gekeken of zich binnen het bestemmingsplan gebied ook situaties voordoen die kunnen leiden tot een ongewenst effect op de waterkwaliteit. Tijdens dit bezoek zijn geen situaties waargenomen die zouden kunnen duiden op (grote) negatieve effecten op de waterkwaliteit in het buitendijkse gebied.

Terreinbezoek

Op twee plaatsen is geen geschieden rioolstelsel aanwezig, maar wordt het bedrijfsafvalwater op het zoute buitenwater geloosd. Dit betreft het hotel/restaurant Lands End (op de kop van de TESCO veerhaven) en bij de snackkiosk naast de Admiraal Moormanbrug (brug naar de Marine Haven). Voor deze twee lozingen is sprake van een Wvo-vergunning.

Buitendijks bevindt zich vrijwel overal een geschieden rioolstelsel. Het met fecaliën of door bedrijfsmatige activiteiten vervuilde water (DWA) wordt door middel van pompen en persleidingen afgevoerd naar het gemeentelijk rioolstelsel. Het regenwater (RWA) wordt via een regenwaterstelsel geloosd op het zoute water.

Inleiding

Riolering/diffuse lozingen

3.3.2

Het eventueel openstellen van de sluisen van het oude dok bij de Rijkswater Willemsoord mag niet leiden tot verslechtering van de lokale waterkwaliteit. Ook hier geldt dat voldaan moet worden aan de waterkwaliteitsnormen van de KRW.

Op grond van de KRW dient de huidige waterkwaliteit niet te verslechteren, het zogenaamde "stand still" principe is van kracht. Het bestemmingsplan geeft geen wijziging ten opzichte van de huidige situatie en voldoet daarmee aan het "stand still" principe. Voor ontwikkelingen die binnen het bestemmingsplan plaats vinden, geldt dat moet worden voldaan aan de waterkwaliteitsnormen van de KRW.

Advies

Het plan voor een jachthaven in het oude dok bij de Rijkswater Willemsoord zou invloed kunnen hebben op de waterkwaliteit in het bestemmingsplan gebied. Het plan beoogt het gedeeltelijk instellen van een gelijdenwerking in het nu nog zoute dok. In het oude dok is de waterbodem verontreinigd. Het gedeeltelijk/periodiek open zetten van de sluisdeuren kan een negatief effect hebben op de lokale kwaliteit van de buitendijkse water.

De kaden worden voor de afvoer van regenwater (RWA) uitgerust met een regenwaterstelsel met hierbij olie-/benzine afscheiders (OBAS). Voor de lozing van het regenwater is geen Wvo-vergunning vereist.

De benodigde Wvo-vergunning voor de realisatie zijn door Rijkswaterstaat Noord-Holland afgegeven.



Voor de RWA lozingen wordt op basis van het terreinbezoek geen wezenlijke verontreiniging verwacht. Wel is aandacht voor eventuele ontwikkelingen met een ongewenste invloed van de RWA lozingen op het buitenwater gewenst. Dit is een aandachtspunt voor de waterbeheerder (RWS).

3.3.3 Calamiteiten

Inleiding
Op de buitendijkse terreinen kunnen zich calamiteiten (brand, verlies/morsen van milieu-schadelijke vloeistoffen, e.d.) voordoen die mogelijk kunnen leiden tot onvoorzien/ongewenste "waterlozingen" op het buitenwater. Voor de huidige situatie zijn voor zover bekend geen voorzieningen aanwezig om dergelijke "waterlozingen" te voorkomen. Ook is niet (goed) bekend in hoeverre dergelijke "lozingen" daadwerkelijk nadelige gevolgen kunnen hebben voor de waterkwaliteit. Van belang is dat de waterbeheerder (RWS) in geval van calamiteiten steeds vroegtijdig wordt geïnformeerd en betrokken raakt bij zonnodig te nemen maatregelen.

Advies
Bedrijven op buitendijkse locaties dienen in geval van calamiteiten waarbij lozingen op het buitenwater aan de orde zijn Rijkswaterstaat z.s.m. te informeren. Tel nr. 058-2344215 Rijkswaterstaat Dienst Noord Nederland.

3.4

Overige aspecten

Dempingbeleid Rijkswaterstaat
Rijkswaterstaat heeft geen dempingbeleid. Op grond hiervan kan worden gesteld dat voor de demping die benodigd is voor de Onderzeedienskade en de Vissersrijkade geen voor het watersysteem compenserende maatregelen behoeven te worden uitgevoerd.

TESO veerhaven
De verplaatsing van de TESO veerhaven is een ontwikkelingsplan die op langere termijn(buiten de bestemmingsplan periode) plaats vindt en behoeft daarom geen verdere aandacht.

Redactionele aspecten

Voor de herkenbaarheid van het wateradvies in paragraaf 3.5 van het bestemmingsplan is het omvillie van de duidelijkheid gewenst een onderverdeling in subparagrafen te maken waarin "binnendijks" en "buitendijks" afzonderlijk worden beschreven. Daarnaast zijn de volgende specifieke opmerkingen over de tekst van het concept bestemmingsplan (mrt-2007) belangrijk:

- Alinea "Zout zeewatersysteem"**
- 1^e regel: "Waterkwaliteitsbeheer" veranderen in, "beheer".
 - 1^e regel: "Rijkswaterstaat Directie Noord-Holland" veranderen in, "Rijkswaterstaat Dienst Noord-Nederland".
 - 7^e regel: "De demping t/m vereist", verwijderen.

- Alinea "Beheer"**
- 1^e regel: "waterkwaliteitstechnische in beheer is" veranderen in, "in beheer is bij.."
 - 1^e regel: "Rijkswaterstaat" veranderen in, "Rijkswaterstaat Dienst Noord-Nederland"

- Alinea "Gevolgen bestemmingsplan"**
- 3^e regel: "In principe t/m boezemsysteem", verwijderen.

Heerenveen, Oktober 2007.
Ingenieursbureau Oranjewoud B.V.



Oranjewoud Nederland

Heerenveen
Tohnisweg 57
Postbus 24 B440 AA Heerenveen
Telefoon (0513) 63 45 67
Telefax (0513) 63 33 53

Kantoor Assen
Blijdensteinstraat 4
9403 AW Assen
Telefoon (0592) 39 28 00
Telefax (0592) 39 28 01
Tevens kantoor in Sdjoonbeek

Deventer
Zuphensweg 31D
Postbus 321 7400 AH Deventer
Telefoon (0570) 67 94 44
Telefax (0570) 69 72 27

Almere
Montiorweg 29
Postbus 10044 1301 AA Almere-Stad
Telefoon (036) 530 80 00
Telefax (036) 533 81 89

Capelle aan den IJssel
Rivium Westlaan 72
2909 LD Capelle aan den IJssel
Postbus 8590 3009 AN Rotterdam
Telefoon (010) 235 17 45
Telefax (010) 235 17 47

Kantoor Goes
Albert Plesmanweg 4A
Postbus 42 4460 AA Goes
Telefoon (0113) 23 77 00
Telefax (0113) 23 77 01

Oosterhout
Beniluxweg 7
Postbus 40 4900 AA Oosterhout
Telefoon (0162) 48 70 00
Telefax (0162) 45 11 41

Kantoor Geleen
Mijnweg 3
Postbus 17 6160 AA Geleen
Telefoon (046) 478 92 22
Telefax (046) 478 92 00

HMVT B.V.
Maxwellstraat 31
Postbus 174 6710 BD Ede
Telefoon (0318) 62 46 24
Telefax (0318) 62 49 13

www.oranjewoud.nl

Oranjewoud: buiten gewoon!

Missie
Oranjewoud wil toonaangevend partnerzijn bij het ontwikkelen en toepassen van duurzame en integrale oplossingen voor alle facetten van onze leefomgeving, waarin we wonen, werken, recreëren en reizen.

Profiel
Oranjewoud heeft ambities als het gaat om de vormgeving van de wereld om ons heen. Als toonaangevend advies- en ingenieursbureau streven wij ernaar knelpunten daadwerkelijk op te lossen, ware leefbaarheid te scheppen, de toekomst veilig te stellen, alle kansen te benutten, vorm te geven aan perspectieven en grensverleggend bezig te zijn. Door creatief en constructief in te spelen op mogelijkheden en rekening te houden met maatschappelijke belangen, financiële spelruimte, technologische ontwikkelingen en het milieu.

Partnership
Innovatieve voorstellen en creatieve oplossingen voor complexe vraagstukken vormen de kern van ons handelen. Interactie is daarbij het sleutelwoord. Door het multidisciplinaire karakter van veel projecten, zijn wij gewend om over de grenzen van het eigen vakgebied heen te kijken. Voortop staat het combineren van onze eigen kennis en kunde met de behoeften en mogelijkheden van onze opdrachtgevers. Uitwisseling van inzichten en ervaringen leidt tot innovatie; partnership is altijd het uitgangspunt.

Flexibel
Ruimteflexibiliteit in denken en doen biedt voor alle partijen perspectieven bij het creëren van een duurzame leefomgeving. Wij verzorgen het hele traject van planontwikkeling, advies, ontwerp en directievoering tot realisatie, beheer en exploitatie. De wens van de opdrachtgever bepaalt of wij het hele traject of delen ervan op ons nemen. De combinatie van advies- en ingenieurswerk en betrokkenheid bij de daadwerkelijke realisatie staat garant voor haalbare plannen en een hoogwaardige uitvoering. Een vertrouwd gevoel voor onze opdrachtgevers.

Dynamisch
Elke opdracht die we uitvoeren is uniek en verdient een specifieke aanpak. Dit vraagt een dynamische instelling, die zich vertaalt naar het inspelen op veranderingen in de markt en het oppakken van ontwikkelingen binnen onze vakgebieden. Met vestigingen verspreid over heel Nederland combineren we inzicht in landelijke ontwikkelingen met een diepgaande kennis van lokale omstandigheden. Een waardevolle voedingsbodemp voor ons bedrijf, dat in alle opzichten grensverleggend bezig wil zijn. Doordat Oranjewoud in letterlijke zin dicht bij de opdrachtgevers staat, komen bovendien openheid en toegankelijkheid volop tot hun recht.

Eigenlids
Onze organisatie en werkwijze bieden alle ruimte en perspectief aan zowel de belangen van onze klanten als die van onze medewerkers. Maar het gerichtste business unit is geven richting aan de contacten met de klanten en zorgen, samen met de kennisdragers in onze organisatie, voor het correct en adequaat oplossen van vraagstukken en problemen. Mensgerichte managers en ambiteuze medewerkers werken voortdurend aan het verder uitbouwen van onze expertise en leders persoonlijke ontwikkelingsperspectief.

Onafhankelijk en deskundig
We zien het als onze verantwoordelijkheid de samenleving en onze opdrachtgevers kwalitatief hoogwaardige en duurzame oplossingen te bieden op een manier die maatschappelijk en economisch verantwoord is. Oranjewoud wil een betrouwbaar lid zijn van de samenleving; onafhankelijk en deskundig. Om dit te kunnen garanderen, is een bedrijfscode opgesteld waarin op individueel en collectief niveau heldere afspraken zijn geformuleerd.

