

Ruimtelijke onderbouwing realisatie Zeemanschapstrainer op schiereiland Harssens te Den Helder

02 april 2013

Inhoudsopgave

Toelichting		3
Hoofdstuk 1 Inleiding		3
1.1	Aanleiding	3
1.2	Ligging plangebied	3
1.3	Vigerend bestemmingsplan	4
1.4	Opzet ruimtelijke onderbouwing	5
Hoofdstuk 2 Omschrijving project		6
2.1	Huidige situatie	6
2.2	Voorgenomen activiteit	7
2.3	Ontwikkelingen in de omgeving	12
Hoofdstuk 3 Beleidskader		14
3.1	Nationaal beleid	14
3.2	Provinciaal beleid	16
3.3	Gemeentelijk beleid	16
Hoofdstuk 4 Onderzoek		18
4.1	Bodem	18
4.2	Water	18
4.3	Natuur	19
4.4	Archeologie	20
4.5	Cultuurhistorie	21
4.6	Externe veiligheid	21
4.7	Geluid	22
4.8	Luchtkwaliteit	23
4.9	Verkeer en parkeren	24
4.10	Overige aspecten	24
Hoofdstuk 5 Uitvoerbaarheid en afweging		25
5.1	Economische uitvoerbaarheid	25
5.2	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	25
5.3	Afweging	25
Bijlagen		27
Bijlage 1	Verkennd bodemonderzoek	28
Bijlage 2	Watertoets	29
Bijlage 3	Natuurtoets	30
Bijlage 4	Archeologisch bureauonderzoek	31
Bijlage 5	Parkeerbalans	32

Toelichting

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Het Ministerie van Defensie is voornemens een zogenaamde Zeemanschapstrainer te realiseren op het schiereiland Harssens te Den Helder. Met behulp van deze trainer kunnen zeeactiviteiten op land worden nagebootst. Gedeelten van zeeschepen worden hiervoor op land nagebouwd. Daarnaast worden een trainingsgebouw en opslag gerealiseerd.

Deze ontwikkeling levert een strijdigheid op met het vigerende bestemmingsplan. Het is dus noodzakelijk om een omgevingsvergunning aan te vragen voor het gebruik van gronden of bouwwerken in strijd met het bestemmingsplan (artikel 2.1 onder c Wabo). Onderhavige ruimtelijke onderbouwing onderbouwt waarom de afwijking van het bestemmingsplan haalbaar is en niet in strijd is met een goede ruimtelijke ordening.

1.2 Ligging plangebied

Het plangebied is gelegen aan de Bevesierweg. Deze weg ligt aan de zuidzijde van het gebied. Tussen de weg en het plangebied ligt een parkeerplaats. Aan de oostzijde wordt het plangebied begrensd door het gebouw van de Marineclub. Aan de noordzijde van het plangebied bevindt zich de kustversterking die het plangebied scheidt van het open water. De westzijde wordt gevormd door een grasveld met ten westen daarvan het gebouw van de havendienst.



Figuur 1.1 Ligging plangebied aan noordzijde Den Helder

1.3 Vigerend bestemmingsplan

Binnen het plangebied geldt in de huidige situatie het bestemmingsplan Haven Den Helder 2007. Dit vigerende bestemmingsplan is door de gemeenteraad van Den Helder op 18 februari 2008 vastgesteld. Het vastgestelde plan is deels herzien en onder de naam bestemmingsplan Haven 2009 op 7 juni 2010 vastgesteld. Aan de bestemmingen ter plaatse van het plangebied zijn geen veranderingen doorgevoerd, de bestemmingen uit het bestemmingsplan Haven 2007 zijn van toepassing.



Figuur 1.1 Uitsnede verbeelding vigerend bestemmingsplan Haven Den Helder 2007

Het plangebied heeft in dit bestemmingsplan grotendeels de bestemming "Groenvoorziening", een klein deel heeft de bestemming "Bedrijfsterrein". Binnen deze bestemmingen is de realisatie van de voorgenomen ontwikkeling niet mogelijk.

In de huidige situatie kan het groenveld tevens worden gebruikt als helikopterlandingsplaats. Door de beperking in omvang van de groenvoorziening is dit in de toekomst niet meer mogelijk.

Naast de bestemmingen "Groenvoorziening" en "Bedrijfsterrein" zijn op de gronden tevens de voorschriften van de nadere bestemmingen van toepassing;

1. beschermd stadsgezicht (artikel 14)
2. defensierrein (artikel 17)
3. geluidzone (artikel 19)

ad 1, het is verboden gebouwen op te richten die geen rekening houden met de voorschriften genoemd in artikel 14.2 van het vigerende plan. Voorts gelden bebouwingsvoorschriften voor bouwwerken met de bestemming beschermd stadsgezicht; tussen twee gebouwen dient altijd een afstand van 6 meter te zijn, het is verboden gebouwen met elkaar te verbinden en nieuwe bouwwerken mogen maximaal 100 meter lang zijn.

ad 2, het is verboden om met militaire doeleinden strijdige nieuwe bebouwing op te richten of bestaande bebouwing uit te breiden. B&W kunnen vrijstelling verlenen en toestaan dat op verzoek van het ministerie van Defensie de gronden en gebouwen mogen worden gebruikt, alsmede gebouwen mogen worden opgericht of worden uitgebreid ten behoeve van civiel, niet militair gebruik.

Ad 3, voor het bouwen van gebouwen geldt de volgende bepaling; een op grond van de basisbestemming toelaatbaar geluidgevoelig gebouw mag niet worden gebouwd.

Op grond van artikel 3.2 rust er geen bouwvlak op de beoogde locatie.

Geconcludeerd wordt dat de voorgenomen ontwikkeling, het realiseren van de Zeemanschapstrainer en bijbehorende gebouwen, binnen de bestemming "Groenvoorziening" niet is toegestaan.

1.4 Opzet ruimtelijke onderbouwing

De ruimtelijke onderbouwing bestaat uit vijf hoofdstukken. Na dit inleidende hoofdstuk worden in hoofdstuk 2 de huidige situatie en de voorgenomen activiteit beschreven. In hoofdstuk 3 wordt het beleidskader geschetst. Hoofdstuk 4 geeft de resultaten van de onderzoeken weer. Hoofdstuk 5 gaat tenslotte in op de uitvoerbaarheid en afweging van het plan.

Hoofdstuk 2 Omschrijving project

2.1 Huidige situatie

De beoogde bouwlocatie van de Zeemanschapstrainer is gelegen op het schiereiland Harssens. Dit schiereiland ligt aan de noordoostkant van Den Helder, op de westelijke oever van de toegang tot de Nieuwe Haven. Het gebied wordt begrensd door de Veerhaven, het Marsdiep en de Nieuwe Haven (Marinehaven). Belangrijke elementen in de historische context zijn de restanten van Fort Harssens en de aanwezigheid van de Koninklijke Marine. Beiden zijn kenmerkend voor Den Helder en de verbondenheid met de zee.

Het 'Harssenseiland' bestaat uit twee delen. Het oostelijk deel, evenwijdig aan de Veerhaven, is redelijk dichtbebouwd. Maritieme research en wetenschap zijn hier de hoofdfuncties: TNO, IMARES en het Scheikundig Laboratorium van de Koninklijke Marine.

Op het westelijk deel van het eiland ligt de nadruk op gebruik door de Koninklijke Marine. Hier liggen onder andere het havenkantoor en de Marineclub. De belangrijkste functie van de kade en de havenfaciliteiten is het faciliteren van opleidingen van de Defensie Vaarschool. Het havenkantoor vormt de landmark van het eiland. Het havenkantoor staat op de restanten van het voormalige pantserfort Harssens. Bij de bouw van het vorige havenkantoor, in 1958, is de bovenbouw van het fort met daarbij de twee pantserkoepels gesloopt. De zeemanschapstrainer wordt gerealiseerd op voldoende afstand van de ondergrondse restanten van het Fort Harssens.

Tussen het Fort en de Marineclub ligt een open terrein waarop de trainingsfaciliteiten (zeemanschapstrainer) van de Marine worden ontwikkeld (zie figuur 2.1). Zij staan hier als objecten, met een maritieme uitstraling, in een open grasvlakte.

De locatie wordt voornamelijk gekarakteriseerd door openheid tussen de bebouwing van het havenkantoor en de marineclub, de grote parkeerplaats ten zuiden van het grasveld, de ten zuiden daarvan gelegen jachthaven en overige haven- en marineactiviteiten.

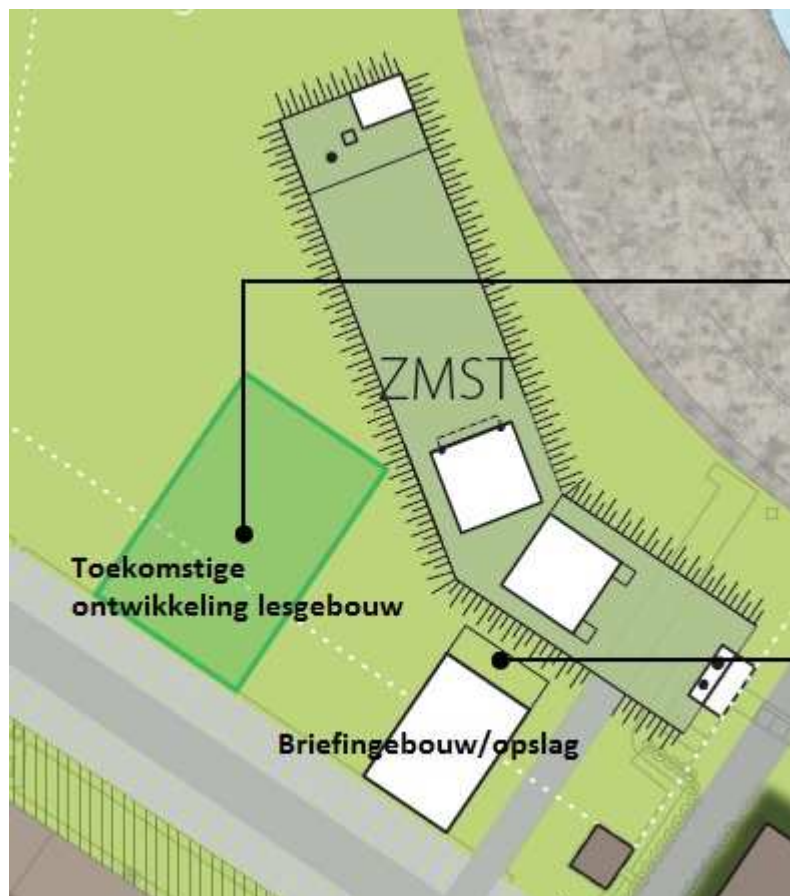
In de huidige situatie is nagenoeg het gehele terrein waarop de Zeemanschapstrainer en de daaraan verwante gebouwen gerealiseerd worden, ingericht als grasveld. Dit grasveld kan ook gebruikt worden als helikopterlandingsplaats.



Figuur 2.1 Ligging locatie Zeemanschapstrainer (ZMST), geprojecteerd op huidige situatie

2.2 Voorgenomen activiteit

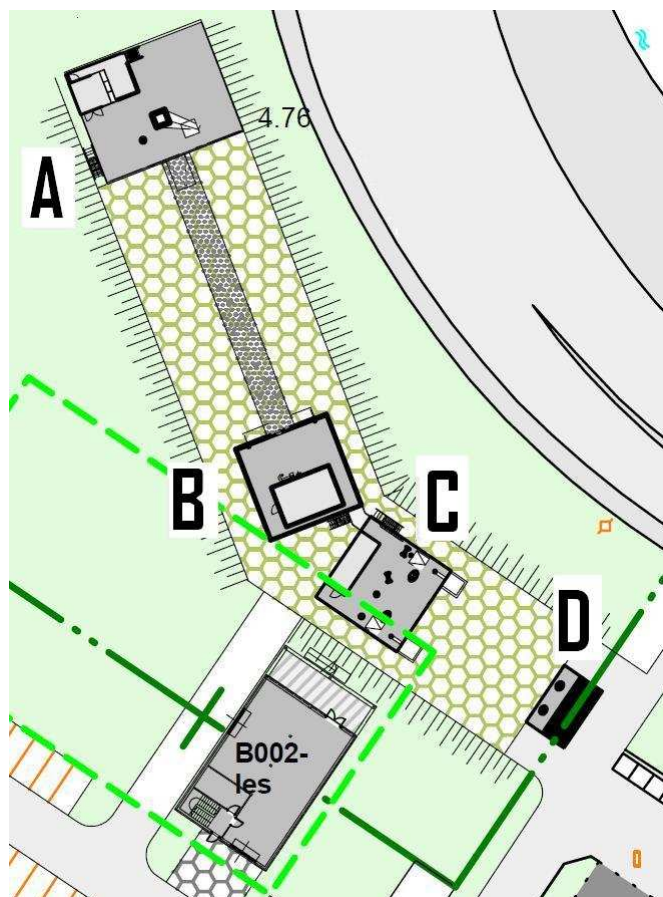
Het Ministerie van Defensie is voornemens een zogenaamde Zeemanschapstrainer te realiseren op het schiereiland Harssens te Den Helder. Deze trainer is een gecombineerde ruimtelijke structuur, met ondersteunend trainings/briefinggebouw en opslag (zie figuur 2.2).



Figuur 2.2 Inrichting terrein Zeemanschapstrainer

Hieronder wordt de functie van de trainer, het bijbehorende briefing/trainingsgebouw en de opslag beschreven. In die beschrijving wordt ook ingegaan op het belang van de trainer, de beschrijving van de componenten en de onderlinge ruimtelijke en functionele relaties tussen de componenten.

De Zeemanschapstrainer bestaat uit een viertal eilanden (A, B, C en D) en een gebouw. In onderstaand situatie zijn de eilanden genummerd: A, B, C en D.



Figuur 2.3 Positionering eilanden A, B, C en D.

Het uiterlijk van de eilanden A, B, C en D is buitengewoon maritiem. Eiland D is een modelmatige zeekade, de eilanden A, B en C zien eruit als scheepsdekken van marineschepen, met tuig, dekhuizen, relingen en scheepsinstallaties.

De Zeemanschapstrainer heeft twee hoofdoelen.

- Training van zeemanschapsvaardigheden en het leiding geven bij de uitvoering van zeemanschapsvaardigheden.
- Training van bevoorrading op zee.

2.2.1 Hoofdfunctie 1: Training zeemanschapsvaardigheden

Varend personeel van het Commando Zeestrijdkrachten, de Koninklijke Marine, vervult een variatie aan taken op zee. Een belangrijk deel van deze taken wordt gevormd door handelingen die behoren tot de zeemanschapsvaardigheden. Dit zijn handelingen bij het aanmeren, ontmeren, schieten van lijnen, ankeren, ontankeren en het binnenhalen en lossen van trossen van slepers. Deze handelingen vinden plaats onder verantwoording van leidinggevend personeel aan boord. Bij het overbrengen van lijnen voor de bevoorrading op zee, waarbij goederen van Eiland A naar B worden overgebracht, worden vanaf Eiland B lijnen overgeschoten naar Eiland A (het schieten bij bevoorrading op zee vindt plaats van goederen-ontvangend schip naar afgevend schip).

Bovenstaande handelingen vragen persoonlijke vaardigheden die er voor moeten zorgen dat de zeemanschapstaken deugdelijk, schadevrij en vooral veilig plaats kunnen vinden. Het werken met trossen, lieren en spullen is niet vrij van veiligheidsrisico's.

Tot de benodigde vaardigheden behoren niet alleen de handvaardigheden, maar ook het onderling samenwerken, het volgen van procedures en het passend optreden bij het optreden van calamiteiten.

Op de Zeemanschapstrainer wordt het scala van zeemanschapsvaardigheden getraind in een modelmatige weergave van diverse scheepsdekken. Drie van de vier eilanden worden dan ook als scheepsdekken gemodelleerd. De vierde, Eiland D, is een model van een kade, met bolders waaraan de trossen die vanaf eiland C worden overgebracht, worden bevestigd. Vanaf Eiland C wordt zowel het aanmeren, ontmeren, binnen halen en lossen van trossen van slepers en het ankeren en ontankeren getraind. Eiland B is een modelmatige weergave van "de bak", de platte voorzijde van een Luchtverdedigings-Commandofregat.

Op Eiland B wordt ook het verticaal verplaatsen van zware installatiedelen of andere lasten getraind. Dit gebeurt in een nagebouwd trapgat zoals deze ook op de schepen aanwezig is, met verwijderbare stalen scheepstrap.

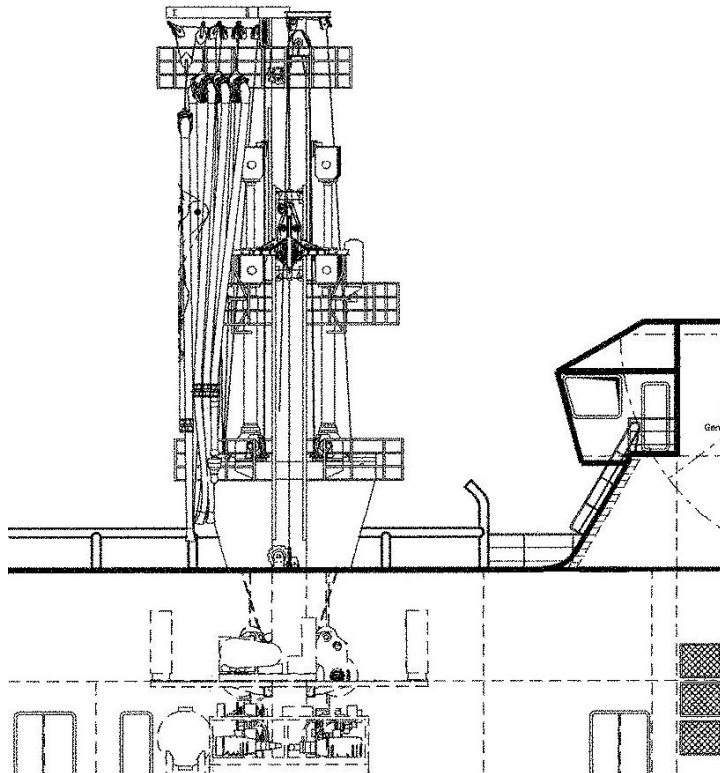
Schieten van lijnen

Het schieten van lijnen vindt plaats gedurende de dagperiode (07.00 uur tot 19.00 uur), door de week variërend van 0 tot maximaal 8 maal per dag. Dit komt gemiddeld uit op 2 á 3 schoten per dag en tussen de 10 en 15 maal per week. Dit betekent per jaar (circa 42 weken) tussen de 420 en 620 schoten. Gedurende de avondperiode (19.00 uur tot 23.00 uur) wordt maximaal 2 tot 4 maal per week geschoten, dit komt neer op 48 tot 96 maal in de avond per jaar. In de nacht wordt er in het geheel niet geschoten.

2.2.2 Hoofdfunctie 2: Training bevoorrading op zee

De Zeemanschapstrainer heeft als tweede hoofdtak het faciliteren van trainingen van de vaardigheden en procedures van het overbrengen van lasten en brandstoffen van een schip naar een ander schip. Daartoe wordt Eiland A uitgevoerd als het afgevend dek van het Joint Support Ship, de toekomstige Karel Doorman. Dit schip is nu in aanbouw.

Vanaf Eiland A wordt getraind dat lasten en vloeistoffen (bijvoorbeeld scheepsbrandstof of drinkwater) worden overgebracht van het model van de Karel Doorman naar de ontvangende installaties op een luchtverdedigings-commandofregat. Dit laatste model van een scheepsdek bevindt zich op Eiland B. De afgevend installatie op Eiland A wordt het ruimtelijk meest aansprekende deel van de Zeemanschapstrainer. Op dit eiland zal een kopie van de afgiftetoren van de in aanbouw zijnde Karel Doorman worden aangebracht. Deze afgiftetoren heeft een hoogte van circa 18 meter boven maaiveld (zie figuur 2.4).



Figuur 2.4 Afgiftetoren Karel Doorman op Eiland A

Programma

Het programma zal bestaan uit zes onderdelen:

- Eiland A
- Eiland B
- Eiland C
- Eiland D
- Briefinggebouw en opslag
- Terreininrichting

Eiland A

Eiland A is de modelmatige weergave van een scheepsdek met de afgifte-installatie van de Karel Doorman. Het dek wordt omgeven door een reling die deels verwijderbaar is. Van deze installatie is een aanzicht beschikbaar (zie figuur 2.4).

Eiland A heeft een benedenetage. Hier worden de technische installaties van de afgiftetoren ondergebracht. Anders dan dat op de illustratie van de afgiftetoren is weergegeven, kan de technische installatie voor de trainingsdoeleinden in 1 verdiepte etage worden ondergebracht.

Eiland B

Dit eiland is een scheepsdek met daarop een dekhuis met ontvangstinstallatie zoals deze aanwezig is op de vier luchtverdedigings-commandofregatten van de Koninklijke Marine. In figuur 2.5 is een foto van deze installatie op de Hr. Ms. De Ruyter weergegeven. Ook dit eiland krijgt een reling die deels verwijderbaar is, identiek aan die op de schepen en een dekhuis waarin oefenlasten, trossen en dergelijke worden opgeslagen.

Het eiland heeft een benedenetage waar zich lieren bevinden. Deze onderverdieping wordt met het bovendeck verbonden met een sloopstrap zoals deze bijvoorbeeld op de fregatten aanwezig is. Deze trappen zijn demontabel waardoor via de trapgaten grote installatiedelen van bovendeck naar benedendeck kunnen worden getransporteerd en omgekeerd. De vaardigheid voor deze in- en verhuiswerkzaamheden, wordt eveneens op de zeemanschapstrainer getraind.



Figuur 2.5 Dekhuis met ontvangstinstallatie voor lasten en brandstoffen, Hr. Ms. De Ruyter.

Tussen de eilanden B en C zal een loopverbinding worden gerealiseerd op bovendeckniveau.

Eiland C

Eiland C is een modelmatige weergave van “de bak” van een Luchtverdedigings-Commandofregat. Hierop bevinden zich de spullen, lieren, ankerbakken, geleideblokken en dergelijke. Dit deel van het eiland krijgt, net als op het schip, een dichte, ruim 1 meter verhoogde scheepswand. Dit eiland heeft ook een benedendek waar de ankerbakken en aandrijving van lieren en spullen staan opgesteld.

Op het eiland bevindt zich een dekhuis waarin de trossen en lijnen worden opgeslagen.

Aan de noordzijde van Eiland C kan een staatsietrap worden bevestigd. Ook het aanbrengen en verwijderen van een dergelijke trap behoort tot de benodigde zeemanschapvaardigheden.

Eiland D

Eiland D is een modelmatig deel van een kadewand, met enkele bolders. Het kadedek bevindt zich circa 2 meter boven het verdiepte deel tussen de eilanden C en D.

Briefinggebouw en opslag

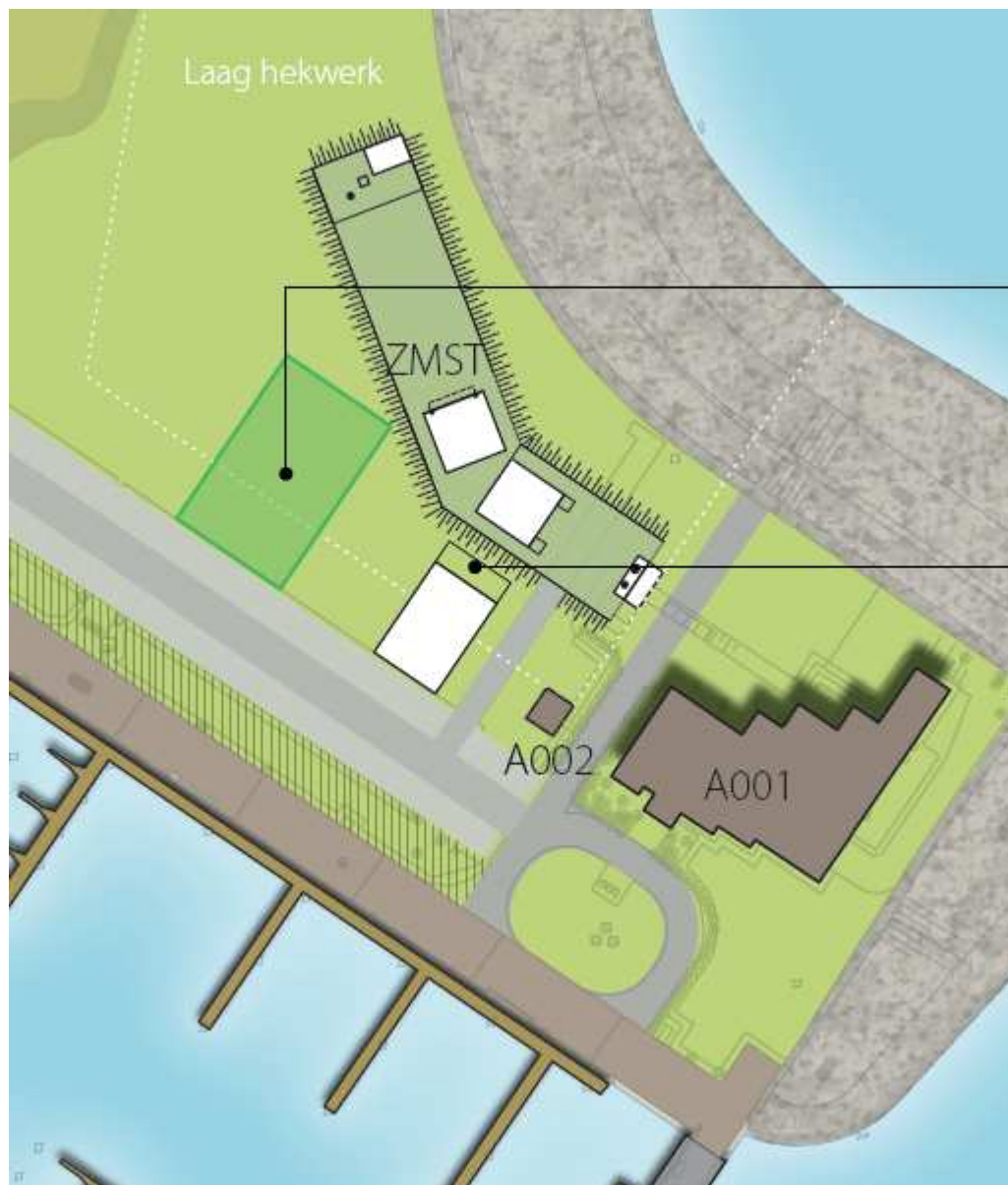
Direct naast de Zeemanschapstrainer wordt een briefinggebouw gebouwd. Hierin worden de volgende gebouwfuncties ondergebracht:

- Kantoor voor het management van de zeemanschapstrainer
- Kantoor voor de trainers van de zeemanschapstrainer
- Lesruimtes voor briefing en debriefing van cursisten (2 teams)
- Opslag van SOLAS en helmen
- Bergkast, patchruimte, printerruimte, pantry, garderobe
- Kleedkamers, douches en toiletten voor heren en dames
- Toegang en verkeersruimte
- Opslag van masten en tuigen van de kleine vaartuigen van de Defensievaarschool. Deze opslagfunctie is momenteel ondergebracht in gebouw B002. Dit gebouw moet wijken voor het kantoor van Imares.

Het bruto vloeroppervlak van het briefinggebouw 360 m², in twee bouwlagen. De footprint is derhalve ca. 180 m².

Terreininrichting

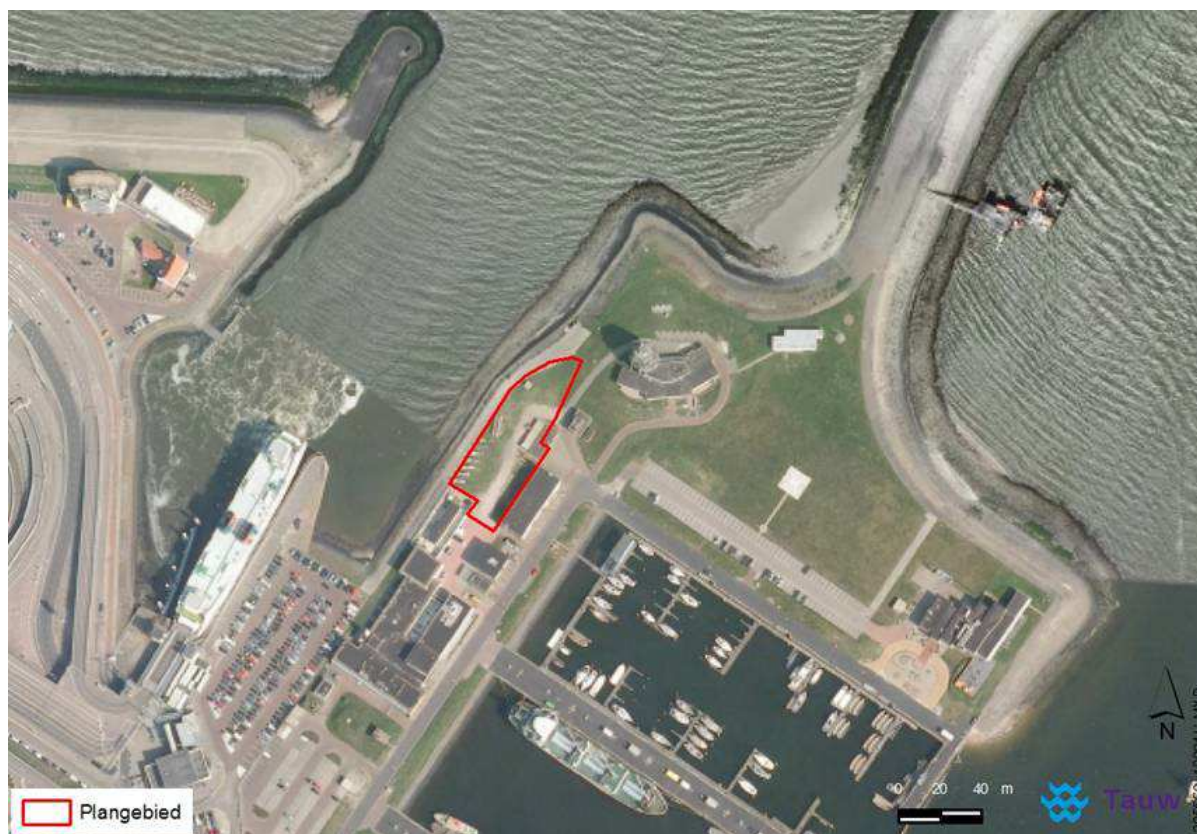
De inrichting rond de Zeemanschapstrainer is weergegeven op de inrichtingstekening (zie figuur 2.6). Kenmerkend zijn de ontsluitingsweg, de parkeerplaatsen en het lage veiligheidshekwerk rond de eilanden A, B, C en D.



Figuur 2.6 Inrichtingstekening plangebied

2.3 Ontwikkelingen in de omgeving

Onderzoeksinstituut Imares heeft het voornemen om op schiereiland Fort Harssens een kantorencomplex te realiseren. In figuur 2.7 is te zien waar deze ontwikkeling gepland is. Het nieuwe onderkomen van Imares moet in 2015 gereed zijn. Op deze locatie bevindt zich momenteel het lesgebouw en een opslaggebouw van de marine. Deze gebouwen worden in de toekomst verplaatst naar de in onderliggend plan beschreven locatie voor de zeemanschapstrainer.



Figuur 2.7 Planlocatie kantorencomplex Imares

Hoofdstuk 3 Beleidskader

Omdat het onderhavige plan niet past binnen het vigerende planologische-juridische kader, moet worden aangetoond hoe het plan zich verhoudt tot het beleid (inter)nationaal, provinciaal, regionaal en gemeentelijk beleide.

Het (inter)nationale beleid is neergelegd in verschillende nota's betreffende de ruimtelijke ordening. Dit beleid wordt vertaald door provincie en gemeente in de vorm van nota's, structuurvisies en beleidsplannen. Een beschrijving van het beleid van de hogere overheden is in dit geval achterwege gelaten gezien de aard en de omvang van de ontwikkeling. (Inter)nationaal beleidsniveau heeft een dusdanig hoog abstractieniveau dat dit niet aansluit bij onderliggend plan.

3.1 Nationaal beleid

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (2011) en Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

Op 14 juni 2011 heeft het kabinet het ontwerp van de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) aan de Tweede Kamer gestuurd met daarbij een ontwerp Algemene maatregel van bestuur (AMvB) Ruimte (Barro).

In de structuurvisie is aangegeven dat het Rijk drie hoofddoelen heeft:

- a. Het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijk-economische structuur van Nederland;
- b. Het verbeteren, in standhouden en ruimtelijk zeker stellen van de bereikbaarheid waarbij de gebruiker voorop staat;
- c. Het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn.

Uit deze drie hoofddoelen komen onderwerpen voort die van nationaal belang zijn. Structuurvisies hebben geen bindende werking voor andere overheden dan de overheid die de visie heeft vastgesteld. De nationale belangen uit de structuurvisie die juridische borging vragen, worden daarom geborgd in de AMvB Ruimte. Deze AMvB wordt aangeduid als het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro). Deze AMvB is gericht op doorwerking van nationale belangen in gemeentelijke bestemmingsplannen en zorgt voor sturing en helderheid van deze belangen vooraf. Bij de inwerkingtreding van de SVIR en het Barro zullen de Nota Ruimte, de Realisatieparagraaf Nationaal Ruimtelijk Beleid en de Nota Mobiliteit komen te vervallen.

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte is op 22 november 2011 onder aanvaarding van een aantal moties door de Tweede Kamer aangenomen en deze is op 13 maart 2012 in werking getreden. Op 30 december 2011 is het Barro in werking getreden. Daarna zijn een aantal aanvullingen gekomen waarvan de laatste op 1 oktober 2012 in werking is getreden.

In het Barro zijn bepalingen opgenomen ten aanzien van:

- a. Rijkswaardwegen;
- b. Project Mainport ontwikkeling Rotterdam;
- c. Kustfundament;
- d. Grote rivieren;
- e. Waddenzee en waddengebied;
- f. Defensie;
- g. Hoofdwegen en hoofdspoorwegen;
- h. Elektriciteitsvoorziening;
- i. Buisleidingen van nationaal belang voor vervoer van gevaarlijke stoffen;
- j. Ecologische hoofdstructuur;
- k. Primaire waterkeringen buiten het kustfundament;

- I. IJsselmeergebied (uitbreidingsruimte);
- m. Erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde.

In dit bestemmingsplan dient rekening te worden gehouden met het onderwerp 'Defensie' (Defensie (Art 2.6 Barro)).

Militairterrein (Art 2.6.2 Barro)

Ten aanzien van 'Defensie' is van belang dat het plangebied gelegen is binnen militair terrein (zie figuur 3.1).



Figuur 3.1 Ligging plangebied binnen 'Militair terrein'

Op grond van artikel 2.6.3 Barro dienen militaire terreinen bij de eerstvolgende herziening van een bestemmingsplan dat betrekking heeft op die terreinen de bestemming "Maatschappelijk – militair terrein" te krijgen en mogen er geen bestemmingen worden opgenomen die een belemmering kunnen vormen voor de functionele bruikbaarheid van dat terrein.

Omdat in dit geval sprake is van een omgevingsvergunning met afwijking van het bestemmingsplan wordt de wijziging naar de bestemming "Maatschappelijk – militair terrein" niet doorgevoerd. Dit gebeurt bij de eerstvolgende algehele herziening van het bestemmingsplan Haven Den Helder 2007.

Daarnaast lopen er binnen het plangebied een aantal belemmeringzones, die betrekking hebben op het militaire (mede)gebruik van die gronden. Zo is het plangebied gelegen binnen de zones van militaire luchtvaartterrein en zend- en ontvangstinstallaties.

Militaire luchtvaartterreinen en beperkingen in de nabijheid daarvan in verband met geluid en veiligheid (Artikel 2.6.4. Barro)

In artikel 2.6.4, vierde lid van het Barro is geregeld dat de maximaal toelaatbare hoogte van objecten in, op of boven de grond in een obstakelbeheersgebied in overeenstemming moet zijn met artikel 16

van het Besluit militaire luchthavens.

In de plannen voor de Zeemanschapstrainer is rekening gehouden met deze maximaal toelaatbare hoogte.

Zend- en ontvangstinstallaties en beperkingen in de nabijheid daarvan (Artikel 2.6.8. Barro)

In dit artikel is opgenomen dat er geen bestemmingen mogen worden gerealiseerd die een belemmering kunnen vormen voor de functionele bruikbaarheid van die zend- en ontvangstinstallatie. Daarbij is vastgelegd dat er geen bouwwerken hoger dan 22 meter gemeten vanaf het maaiveld mogen worden opgericht.

In de plannen voor de Zeemanschapstrainer wordt een kopie van de afgiftetoren van de in aanbouw zijnde Karel Doorman gerealiseerd. Deze toren is circa 18 meter hoog. De plannen voor de Zeemanschapstrainer zijn dan ook niet strijdig met artikel 2.6.8.

3.2 Provinciaal beleid

Provinciale Structuurvisie Noord-Holland

De Provinciale Structuurvisie van Noord-Holland geeft de gewenste ruimtelijke ontwikkelingen van de Provincie Noord-Holland aan. In de Structuurvisie worden de ontwikkelmogelijkheden en potenties van de gemeente Den Helder, en in het bijzonder de ontwikkeling van de Haven genoemd. De belangrijke functie van de Zeehaven van Den Helder wordt hierin genoemd.

Provinciale Verordening Noord-Holland

In de Provinciale Structuurvisie wordt op hoofdlijnen het toekomstige ruimtelijke wensbeeld geschetst. Voor de uitwerking van het provinciale beleid is de Provinciale Verordening opgesteld. In de verordening zijn bepalingen opgenomen waarmee rekening gehouden dient te worden in bestemmingsplannen en andere ruimtelijke plannen. Voor bestemmingsplannen worden onder meer principes voor zuinig en zorgvuldig ruimtegebruik opgenomen. Extra ruimtebeslag op een groene omgeving mag bijvoorbeeld alleen indien (her)benutting van bestaande bebouwing in de groene omgeving in redelijkheid niet mogelijk is of als de mogelijkheden voor functiecombinaties op bestaande erven optimaal zijn benut. Inbreidingslocaties hebben de voorkeur.

Onderhavige ontwikkeling wordt gerealiseerd op een inbreidingslocatie tussen bestaande inrichtingen ten dienste van maritieme activiteiten. Daarmee sluit de ontwikkeling aan bij de uitgangspunten zoals die zijn gesteld in de Structuurvisie en Verordening van de provincie Noord-Holland.

3.3 Gemeentelijk beleid

Strategische Visie 2020 (2007)

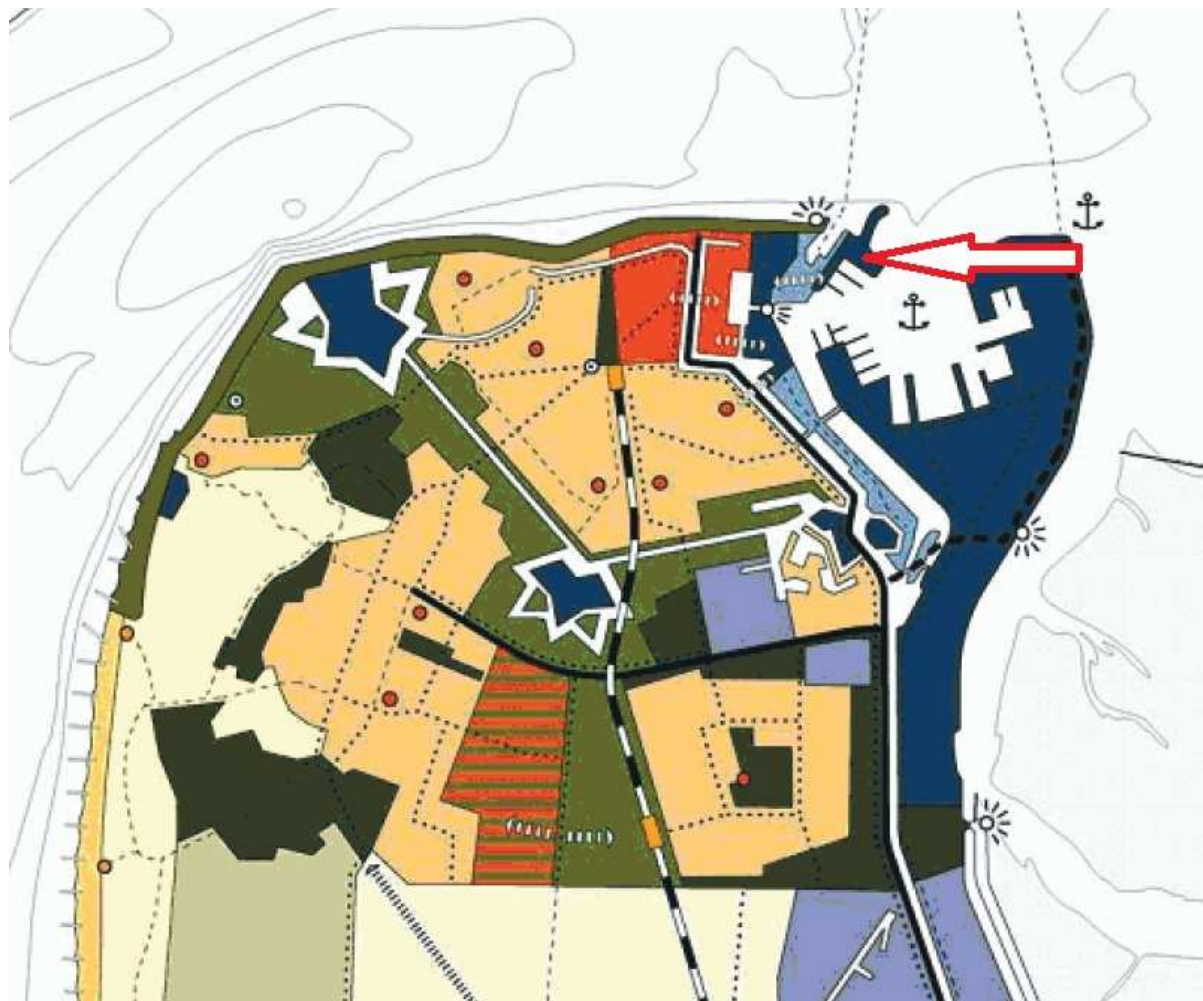
De gemeente Den Helder wil haar stad sterker maken en de bewoners voor haar stad behouden. Goede en diverse werkmilieus, plezierige en veilige woonmilieus, veelzijdige en goede voorzieningen, een aantrekkelijk en levendig stadshart en een passende infrastructuur moeten er voor zorgen dat het inwoneraantal van Den Helder weer gaat stijgen. De komende jaren gaat Den Helder met drie partners op drie plekken aan de slag met integrale gebiedsontwikkeling: de Haven, het rijksmonument Oude Rijkswerf (Willemsoord) en het Stadshart. De uitgangspunten hiervoor zijn opgenomen in de Strategische visie 2020. In de visie is een zestal doelen opgenomen. De zeemanschapstrainer is een activiteit in het kader van het gebruik van Defensie. Het doel uit de Strategische visie waarbij deze ontwikkeling het meest aansluit is; "Duurzame economie: Den Helder ontwikkelt een duurzame economie met de offshore, de haven, kennis & technologie (inclusief onderwijs), duurzame (wind)energie, toerisme & recreatie en zorg & wellness als belangrijkste dragers."

De ontwikkeling van de Zeemanschapstrainer sluit aan bij de doelstelling van gemeente Den Helder waarin offshore, de haven en onderwijs als één van de belangrijkste dragers worden gezien.

Structuurvisie Den Helder 2025 (2012)

Met de Structuurvisie wordt beoogd sturing te geven aan en samenhang aan te brengen in de gewenste ruimtelijke ontwikkelingen in de periode tot 2025 in de gemeente Den Helder. De Structuurvisie geeft daarmee hoofdlijnen van het toekomstig ruimtelijk beleid voor de gemeente aan en verschaft planologische duidelijkheid aan het eigen gemeentebestuur, haar bewoners, andere overheden en overige partijen. De structuurvisie vormt het wettelijke beleidskader voor de opstelling van bestemmingsplannen en wordt door de gemeenteraad vastgesteld. In de Structuurvisie zijn de doelen uit de Strategische Visie aangescherpt op basis van een analyse van de autonome ontwikkelingen, de trends en van de integrale beleidskaders van rijk en provincie.

Op onderstaande uitsnede van de kaart van de Structuurvisiekaart is de ligging van het plangebied weergegeven. Het plangebied is gelegen in een gebied dat is gemarkeerd als "marine" gebied.



Figuur 3.1 Uitsnede kaart Structuurvisie (plangebied is gelegen bij de rode pijl)

Schiereiland Harssens wordt in de Structuurvisie genoemd als locatie waar van oudsher maritieme bedrijvigheid thuis hoort. De oprichting van de Zeemanschapstrainer sluit dan ook aan bij de doelen uit de Structuurvisie.

Hoofdstuk 4 Onderzoek

4.1 Bodem

In het kader van omgevingsvergunningaanvraag met afwijking van het bestemmingsplan moet op basis van artikel 3.1.6. Besluit ruimtelijke ordening worden onderzocht of de aanwezige bodemkwaliteit past bij het toekomstige gebruik van de bodem. Het uitgangspunt is dat een eventuele aanwezige bodemverontreiniging geen onaanvaardbaar risico mag opleveren voor de gebruikers van de bodem en dat de bodemkwaliteit niet verslechtert door grondverzet.

Plansituatie

Adviesbureau Tauw heeft op de planlocatie een verkennend bodemonderzoek uitgevoerd (R001-1210530KRX-lhI-V02-NL, 31 januari 2013) (zie bijlage 1). De doelstelling van het bodemonderzoek is het vaststellen van de kwaliteit van de grond en het grondwater. Uit contact met Defensie blijkt dat de onderzoekslocatie braakliggend is en in het verleden ook braakliggend is geweest. De locatie is nooit bebouwd geweest.

De onderzoeksresultaten wijzen uit dat op de drie deellocaties sprake is van maximaal lichte verontreinigingen in grond en grondwater. Op basis van aangetroffen gehalten is aanvullend onderzoek niet noodzakelijk. Er zijn dan ook geen milieuhygiënische belemmeringen aanwezig voor de voorgenomen bestemmingsplanwijziging en de voorgenomen nieuwbouw op de locatie.

Conclusie

Vanuit het aspect bodem bezien is de ontwikkeling van de Zeemanschapstrainer mogelijk.

4.2 Water

Sinds 1 november 2003 is het verplicht plannen in het kader van de Wet ruimtelijke ordening te toetsen op water. Het doel van deze 'watertoets' is waarborgen dat waterhuishoudkundige doelstellingen expliciet en op een evenwichtige wijze in beschouwing worden genomen. Zowel het oppervlaktewater als het grondwater valt onder de zorg van de waterhuishouding. Naast veiligheid en wateroverlast (waterkwantiteit) worden ook de gevolgen van het plan voor de waterkwaliteit en verdroging onderzocht. Adviesbureau Tauw heeft de watertoets verzorgd voor de locatie Zeemanschapstrainer (N001-1210530AKR-lyv-V02-NL, 2 april 2013) (zie bijlage 2). De herinrichting heeft consequenties voor de waterhuishouding in het plangebied en wordt in het watertoets proces nader bekeken.

De voorgenomen ontwikkeling in het plangebied bestaat uit drie deellocaties, te weten:

- Deelgebied A 1.200 m² (infrastructuur voor de Zeemanschapstrainer)
- Deelgebied B 600 m² (lesgebouw)
- Deelgebied C; onderverdeeld in C1 250 m² en C2 650 m² (mogelijke bouwlocatie, locatie defensie briefing- en lesgebouw)

De realisatie van het Zeemanschapstrainer Fort Harsens heeft tijdelijke en blijvende effecten op het watersysteem. De watertoets richt zich voornamelijk op de blijvende effecten. In de Bestuurlijke Notitie Watertoets zijn 11 waterthema's met doelstellingen gedefinieerd. Deze thema's zijn overgenomen in de Handreiking Watertoets 2. Onderstaand worden alleen op de relevante thema's ingegaan voor het plangebied

4.2.1 Waterkwantiteit

Met de nieuwbouw van de Zeemanschapstrainer wordt een toename van circa 2.700 m² verharding verwacht. Het plangebied ligt buitendijks van de waterkeringen welke in het beheer zijn van Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier (HHNK), ter plaatse zijn geen peilbesluiten van kracht. Hierdoor is er geen verplichte compensatieregeling van toepassing. Door de toename van de verharding zal het hemelwater ter plaatse versneld worden afgevoerd. Bij gescheiden afvoeren zal het hemelwater worden afgevoerd naar de Waddenzee.

4.2.2 Veiligheid

In principe zijn alle werkzaamheden in de buitenbeschermingszone van de dijk/strekdam geoorloofd, mits de standzekerheid van de dijk/strekdam gewaarborgd blijft. Deze conclusie is gebaseerd op de randvoorwaarden bij Keur strekdammen en schermdijken.

4.2.3 Oppervlaktewaterkwaliteit

Concrete invullingen van het afvoeren van zowel het hemelwater als het vuilwater zijn nog niet bekend. Het gebruik van uitloogbare bouwmaterialen, zoals lood en zink, is niet gewenst. Door middel van afstromend hemelwater kunnen deze stoffen oplossen en in het oppervlaktewater terecht komen. Het is mogelijk dat wanneer het afvoerend hemelwater van het parkeerterrein gescheiden wordt afgevoerd er een randvoorziening moet worden aangebracht voordat het hemelwater op de Waddenzee kan lozen.

4.2.4 Riolering

Het hemelwater en vuilwater worden gescheiden afgevoerd. Het afwaterend water afkomstig van het parkeerterrein zal worden afgevoerd naar het hemelwaterstelsel. Het is mogelijk dat het vuilwater zorgt voor een extra belasting op het nabij gelegen vuilwater/gemengd riool. Bij de uitvoering moet aandacht worden besteed aan de capaciteit van de aanwezige gemalen welke het vuilwater verpompen naar de rioolwaterzuiveringsinstallatie (rwzi).

4.3 Natuur

In Nederland is de wetgeving omtrent de bescherming van natuurwaarden gesplitst in soortbescherming en gebiedsbescherming. De bescherming is geregeld in respectievelijk de Flora- en faunawet en de Natuurbeschermingswet en Wro.

Flora- en faunawet

De bescherming van dier- en plantensoorten in Nederland is geregeld via de Flora- en faunawet. De doelstelling van de wet is de bescherming en het behoud van de gunstige staat van instandhouding van in het wild levende planten- en diersoorten. Het uitgangspunt van de wet is 'nee, tenzij'. Dit betekent dat activiteiten met een schadelijk effect op beschermde soorten in principe verboden zijn. Van het verbod op schadelijke handelingen kan op grond van artikel 75 worden afgeweken, met een ontheffing of vrijstelling. Een ontheffingsaanvraag wordt beoordeeld door de Dienst Regelingen van het Ministerie van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie.

Natuurbeschermingswet en Wro

Voor de gebiedsbescherming zijn in het kader van de Europese richtlijnen in Nederland speciale beschermingszones aangewezen met een hoge wettelijke bescherming. Vanuit de Natuurbeschermingswet (Nb-wet) zijn dat Natura 2000-gebieden. Daarnaast zijn er gebieden aangewezen die behoren tot de ecologische hoofdstructuur (EHS), deze zijn beschermd via regelgeving onder de Wet ruimtelijke ordening.

Plansituatie

Adviesbureau Tauw heeft een natuurtoets uitgevoerd (R001-1210848AIH-lyv-V01-NL, 2 april 2013) (zie bijlage 3). Vanwege de ligging aan de rand van Natura2000-gebied de Waddenzee, dat tevens onderdeel is van de EHS, is de ontwikkeling getoetst aan:

- Flora- en faunawet
- Natuurbeschermingswet 1998
- Ecologische hoofdstructuur

De natuurtoets levert de volgende resultaten op:

Flora- en faunawet

De mogelijke effecten beperken zich tot verstoring van broedende vogels. Op overige soortgroepen treden geen negatieve effecten op. Tijdens de uitvoering van de werkzaamheden mogen broedende vogels niet worden verstoord. Dat betekent dat, zo nodig, voorkomen moet worden dat vogels op en nabij het toekomstige bouwterrein tot broeden komen. Dit kan door het werkterrein buiten het broedseizoen ongeschikt te maken als broedplaats. Bij de uitvoering van de bouwwerkzaamheden wordt de Flora- en faunawet in dat geval niet overtreden.

Natuurbeschermingswet 1998

Mogelijke effecten beperken zich tot verstoring tijdens het heien (bouwfase) en tijdens het schieten van lijnen (gebruiksfase). Geconcludeerd wordt dat verstoring mogelijk is maar dat de instandhoudingsdoelstellingen niet worden geschaad. Een vergunning van de Natuurbeschermingswet is daarom niet noodzakelijk. Deze conclusie wordt ter goedkeuring naar het Ministerie van Economische Zaken gestuurd. Indien het Ministerie besluit dat alsnog een vergunning nodig is, kan deze op grond van de resultaten van de natuurtoets verleend worden.

Heien

De verstoring is tijdelijk en treedt in een zeer beperkt oppervlakte van het Natura 2000-gebied op. Het heien kan vissen, zeezoogdieren en rustende vogels (strekdam) tijdelijk verstoren. Gelet op de kortstondige verstoring (circa 3 weken), het relatieve kleine belang als foerageer- en rustgebied en het grote areaal aan onverstoorte rustgebieden is een significante verstoring uitgesloten.

Schieten van lijnen

Het schieten van lijnen veroorzaakt een doffe klap. Hier kunnen vogels die de strekdam als rustplaats gebruiken (aalscholver, scholekster en steenloper) door opschrikken. Het is echter aannemelijk dat de soorten aan het schieten wennen omdat het plangebied in een haven ligt waar regelmatig doffe klappen te horen zijn. De belangrijkste rust- en foerageerplaatsen voor de genoemde soorten (zoals Balgzand) blijven door het schieten onverstoort. Gelet op het relatieve kleine belang als foerageer- en rustgebied en het grote areaal aan onverstoorte rustgebieden is een significante verstoring uitgesloten.

EHS

Het Natura 2000-gebied de Waddenzee is tevens onderdeel van de EHS. De wezenlijke kenmerken en waarden van de EHS komen overeen met de instandhoudingsdoelstellingen van het Natura 2000-gebied. Gelet op de conclusies uit de bovenstaande paragraaf zijn effecten op de wezenlijke kenmerken en waarden van de EHS uitgesloten.

Conclusie

Vanuit het aspect natuur is de ontwikkeling van de Zeemanschapstrainer uitvoerbaar.

4.4 Archeologie

Als gevolg van Europese (Europese Verdrag van Malta) en nationale wetgeving (Wet op de archeologische monumentenzorg) stellen rijk en provincies zich op het standpunt dat in het ruimtelijk beleid zorgvuldig met het archeologisch erfgoed moet worden omgegaan. De meeste ingrepen in de ruimtelijke ordening vinden plaats op gemeentelijk niveau. De Monumentenwet verplicht gemeenten bij het opstellen van ruimtelijke plannen rekening te houden met de in hun bodem aanwezige waarden.

Plansituatie

In 2012 heeft adviesbureau Synthegra een archeologisch bureauonderzoek uitgevoerd voor de vlakbij de het plangebied gelegen ontwikkellocatie van Imares (Bureauonderzoek Bevesierweg te Den Helder, 26 juli 2012) (zie bijlage 4). Op basis van de resultaten van dit onderzoek is vastgesteld dat er ter plaatse van de Zeemanschapstrainer geen natuurlijk bodemprofiel meer voor, maar er is sprake van een kunstmatige ophoging. De Zeemanschapstrainer is gelegen op een in de jaren '50 aangelegd kunstmatige eiland grenzend aan Fort Harssens. De voorgenomen ontwikkeling van het gebied vormt géén bedreiging omdat er geen archeologische resten worden verwacht.

De ondergrondse resten van het voormalige Fort Harssens liggen buiten het plangebied en zullen evenmin worden bedreigd door de voorgenomen graafwerkzaamheden.

Conclusie

Op grond van de resultaten van het onderzoek wordt voor het plangebied géén vervolgonderzoek geadviseerd. Daarmee is het plan vanuit archeologie bezien uitvoerbaar.

De aanwezigheid van archeologische sporen of resten in het plangebied kan echter nooit volledig worden uitgesloten. Mochten tijdens de geplande werkzaamheden archeologische waarden worden aangetroffen, dan is conform artikel 53 van de Monumentenwet uit 1988 (herzien in 2007) een meldingsplicht bij de minister van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap of bij de hem vertegenwoordigende bevoegde overheid, de gemeente Den Helder verplicht.

4.5 Cultuurhistorie

Sinds de Modernisering van de Monumentenzorg (MoMo) per 1 januari 2012 is een onderbouwing van de omgang met cultuurhistorische waarden verplicht. Dit betekent dat naast de beschermde ondergrondse archeologische waarden en beschermde bovengrondse monumenten ook moet worden gekeken naar niet-beschermde bovengrondse cultuurhistorische waarden.

Plansituatie

Fort Harssens en omgeving (samen Harssens eiland) vallen binnen de begrenzing van het beschermd stadsgezicht. Naast de bescherming als stadsgezicht is Fort Harssens en Harssens eiland opgenomen op cultuurhistorische beleidskaart van de gemeente Den Helder. Het gaat dan om de onder de grond gelegen restanten van het voormalige pantserfort Harssens. Deze krijgt zowel binnen het thema archeologie als historische geografie de status zeer hoge waarde toegewezen.

Het tussen 1879 en 1884 gebouwde pantserfort werd aangelegd om de havenmond 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. Bij deze bouw werden de geschutskoepels van het fort gesloopt. Tevens is de toren van het huidige havenkantoor gefundeerd op de basis van het voormalige fort.

De Zeemanschapstrainer is op dusdanige afstand van de fundamenten van het fort gerealiseerd dat deze geen invloed heeft op de aanwezige cultuurhistorische waarden. Verder is tweemaal advies gevraagd bij de gemeentelijke commissie ruimtelijke kwaliteit (= monumenten- en welstandscommissie in één) en de RCE (= Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed). Beide hebben aangegeven zich in de plannen te kunnen vinden.

Conclusie

Vanuit het aspect cultuurhistorie bezien is de ontwikkeling van de Zeemanschapstrainer realiseerbaar.

4.6 Externe veiligheid

In het kader van een afwijking van het bestemmingplan op grond van de Wabo, moeten de gevolgen van de voorgenomen ontwikkeling voor externe veiligheid onderzocht worden. Een extern veiligheidsonderzoek beschouwt alle activiteiten met gevaarlijke stoffen, welke een mogelijk externe veiligheidsrisico voor de planlocatie vormen.

Plansituatie

In dit geval is er een beperkt externe veiligheidsonderzoek uitgevoerd, dit onderzoek is met name gericht op de activiteiten rond het overschieten van lijnen. Wanneer een projectiel wordt afgeschoten ontstaat er een onveilig gebied. Aan de hand van een schietbeproeving wordt bepaald hoe groot dit gebied is. Indien dit gebied buiten de grens van de inrichting komt te vallen daar waar kwetsbare objecten zijn gelegen (zoals woningen) dan is er sprake van een externe veiligheid aspect. Aan de hand van onderzoek is vastgesteld dat het onveilig gebied geheel binnen de inrichtingsgrens is gelegen. Het aspect externe veiligheid met betrekking tot het schieten van lijnen ter plaatse van de zeemanschapstrainer is derhalve niet aan de orde.

In de omgeving van de planlocatie zijn verder geen relevante externe veiligheidsrisicobronnen waarmee rekening gehouden dient te worden bij de geplande ontwikkeling. Uit eerdere onderzoeken is tevens gebleken dat het transport van gevaarlijke stoffen per boot over het nabij gelegen water, geen risico's oplevert. Dit komt door het geringe aantal transportbewegingen, het lage aantal mensen in het gebied en de afwezigheid van minder zelfredzame mensen. Met de komst van de Zeemanschapstrainer (en ook Imares) neemt het aantal mensen in het gebied niet dusdanig toe dat dit problemen oplevert ten aanzien van externe veiligheid.

Conclusie

Het aspect externe veiligheid vormt derhalve geen belemmering voor de geplande ontwikkeling.

4.7 Geluid

Op basis van de Wet geluidhinder zijn er drie geluidsbronnen waarmee bij de vaststelling van een bestemmingsplan rekening dient te worden gehouden, namelijk:

- industrielawaai
- wegverkeerslawaai
- railverkeerslawaai

Industrielawaai - geluidzone

In de Wet geluidhinder (Wgh) zijn de regels met betrekking tot zones rond industrieterreinen opgenomen. De basis van de zonering voor industrielawaai is gelegen in het bestemmingsplan. Wanneer het bestemmingsplan de ruimte biedt voor de vestiging van inrichtingen die op basis van het Besluit omgevingsrecht worden aangeduid als 'grote lawaaimakers' is het terrein een gezoneerd industrieterrein. Indien sprake is van 'grote lawaaimakers', en dus van een gezoneerd industrieterrein, dient rondom het industrieterrein een zone te worden vastgesteld. Daarbij geldt dat buiten de zone de geluidsbelasting vanwege het industrieterrein de waarde van 50 dB(A) niet te boven mag gaan.

Wanneer binnen de zone sprake is van een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde (50 dB(A)) kan een hogere geluidsbelasting worden toegestaan op geluidsgevoelige gebouwen (hier woningen). De hoogte van de maximale ontheffingswaarde is afhankelijk van het moment waarop de woningen zijn gerealiseerd.

Wegverkeerslawaai

In de wet is bepaald dat iedere weg een geluidzone heeft, met uitzondering van 30 km / uur wegen en woonerven. De breedte van de zone wordt bepaald door het aantal rijstroken en de ligging van de weg in stedelijk of buitenstedelijk gebied. Wanneer binnen een geluidzone van de weg nieuwe geluidgevoelige ontwikkelingen plaatsvinden (zoals woningbouw), dient middels een akoestisch onderzoek de geluidbelasting te worden bepaald.

Railverkeerslawaai

Ook voor spoorlijnen gelden geluidzones, waarbinnen bij realisatie van nieuwe ontwikkelingen akoestisch onderzoek moet worden uitgevoerd. De breedte van de geluidzones is per spoorlijn bepaald.

Plansituatie

De zeemanschapstrainer en bijbehorende gebouwen zijn niet aangemerkt als geluidsgevoelige objecten. Daarnaast bevindt zich in de omgeving van het plangebied geen spoorverbinding. Hierdoor hoeven weg- en railverkeerslawaai niet nader beschouwd te worden.

Industrielawaai

Wel is het plangebied gelegen op het gezoneerde industrieterrein "Rijkswerf e.o." Op grond van artikel 8.8 lid 3 Wm is het bevoegd gezag verplicht om bij de beslissing op de aanvraag voor een Wm-vergunning de volgens de Wet geluidhinder geldende grenswaarden in acht te nemen. Met grenswaarden wordt bedoeld de waarde van 50 dB(A) op de vastgestelde zonegrens en de vastgelegde hogere waarden voor woningen en andere geluidsgevoelige bestemmingen binnen de zone.

Op de Nieuwe Haven is een geluidzone van 55 dB(A) vergund, op deze zone mag de geluidsbelasting van de representatieve bedrijfssituatie niet meer bedragen dan 55 dB(A). Wanneer voldaan wordt aan deze waarde, wordt tevens voldaan aan de vastgestelde geluidzone van 50

dB(A), zoals vastgesteld in het bestemmingsplan

De akoestisch relevante geluidsbronnen en de in het kader van de aanvraag relevante geluidsemissie en geluidsimmissie van de inrichting zijn beschreven in een akoestisch onderzoek (rapportnummer IS-RPT-033-DTS-2006-01076).

Schietgeluid

Naast industrielawaai is op het terrein sprake van schietgeluid als gevolg van het afschieten van lijnen. Ten behoeve van het vaststellen van de geluidbelasting in het kader van het schieten is er voor de Nieuwe Haven een geluidonderzoek opgesteld. Aan de hand van het bestaande rekenmodel zijn de nieuwe schietactiviteiten (overschieten van lijnen met een 'wapen' op luchtdruk) gemodelleerd en doorberekend in het geluidonderzoek. Daarbij zijn de dichtstbijzijnde woningen (ontvangstpunten) nabij de activiteit (Zeemanschapstrainer) buiten de inrichtinggrens bepalend. Uit het onderzoek is gebleken dat de nieuwe schietactiviteit bij de Zeemanschapstrainer er toe leidt dat de vergunde geluidsnormen van de desbetreffende ontvangstpunten worden overschreden. Echter uit het onderzoek blijkt ook dat de nieuwe geluidbelasting wel valt binnen vergunbare geluidsnormen. Er zal daarom een wijziging omgevingsvergunning (milieudeel) aangevraagd worden.

In het geluidrapport ten behoeve van de milieuvergunning is het schietgeluid en het industriegeluid apart berekend (doordat er verschillende rekenmethodieken worden gehanteerd), maar door het bevoegd gezag wel samen beoordeeld ten behoeve van de beslissing op de vergunning. De geluidbelasting in het kader van het schieten op de bepalende woningen nabij de zeemanschapstrainer (punt 8 en 9) zijn ruim 10 dB(A) lager dan de geluidbelasting veroorzaakt door het industriegeluid afkomstig van de Nieuwe Haven en is daarmee geen bepalende geluidsbron. Het schietgeluid van de zeemanschapstrainer geeft een verhoging van enkele decibellen van het vergunde schietgeluid maar het verschil blijft onder de 10 d(B).

Voor de activiteit zeemanschapstrainer zal het aantal verkeersbewegingen met personenauto's iets kunnen toenemen, echter uit het geluidsonderzoek blijkt dat ook dit geen bepalende geluidsbron is op de woningen nabij deze activiteit (ook hier een verschil van 10 dB(A) of meer in het bronvermogen). Bepalende geluidsbron op deze woningen zijn de heftrucks en het vrachtwagenverkeer dat elders op het terrein rondrijdt.

Conclusie

Vanuit het aspect geluid bezien, is de realisatie van de Zeemanschapstrainer mogelijk. In dit kader moet echter wel een omgevingsvergunning (milieu) aangevraagd worden voor het aanpassen van de vergunde geluidsnormen.

4.8 Luchtkwaliteit

De Nederlandse wet- en regelgeving voor de luchtkwaliteit is opgenomen onder titel 5.2 van de Wet Milieubeheer (Wet luchtkwaliteit). Daarbij is sprake van grens- en richtwaarden voor concentraties van stoffen in de buitenlucht. In de wet luchtkwaliteit is het begrip 'niet in betekende mate' (NIBM) geïntroduceerd. Wanneer een project een NIBM bijdrage aan de luchtkwaliteit kent, is het inpasbaar.

Plansituatie

De oprichting van de Zeemanschapstrainer brengt nagenoeg geen extra verkeersbewegingen met zich mee. Met het aantal extra verkeersbewegingen wordt de bijdrage aan de verslechtering van de luchtkwaliteit hoger. Om te beoordelen of deze toename in betekende mate bijdraagt, is de NIBM tool gebruikt.

Uitgaande van een toename van het aantal motorvoertuigbewegingen per etmaal met 250 voertuigen uitgaande van het "weekdaggemiddelde", en een bijdrage van 5% vrachtverkeer levert een bijdrage die niet in betekende mate is.

Conclusie

De geplande ontwikkeling kan dus als NIBM beschouwd worden. Nader onderzoek is dus niet noodzakelijk.

4.9 Verkeer en parkeren

Op het eiland zijn twee parkeervoorzieningen aanwezig. Bij de entree op het eerste deel en evenwijdig aan de ontsluiting op het tweede deel van Harssens bij de Zeemanschapstrainer. Beide terreinen bieden voldoende parkeer ruimte voor de gehele behoefte (zie parkeerbalans in bijlage 5).

4.10 Overige aspecten

Vlakbij het plangebied, op Harssens, ligt een radar ten behoeve van de veilige scheepvaart. De komst van de Zeemanschapstrainer levert geen belemmeringen op voor deze radar omdat er geen storingen op zullen treden. Er zijn geen effecten te verwachten.

In Den Helder is op een aantal locaties belemmeringen te verwachten vanuit ICS, ILS en verkeers- en radartorens. Voor deze specifieke locatie lijkt een bouwwerk met een hoogte van 18 meter geen probleem te zijn. Voor Instrument Landing System (ILS) De Kooy geldt het volgende. Het gebied ligt in de ILS verstoringszone. De toetsingshoogte bedraagt echter 41.1 m + nap oplopend tot 51.1 m + nap. Ten aanzien van ILS zijn geen problemen te verwachten.

Bouwbeperkingsgebied rondom zend- en ontvangstinstallaties. Er is sprake van een bouwbeperkingsgebied. Deze beperking is verankerd in de concept AmvB Ruimte. Van toepassing is artikel 5.5 van deze AmvB: Een bestemmingsplan dat betrekking heeft op de gronden gelegen in een bouwbeperkingsgebied rondom een zend- en ontvangstinstallatie buiten een militair luchtvaartterrein bevat geen bestemmingen die ten opzichte van het daaraan voorafgaande bestemmingsplan een wijziging bewerkstelligen die het oprichten van bouwwerken hoger dan 22 meten gemeten vanaf het maaiveld mogelijk maken.

Hieruit kan geconcludeerd worden dat de maximale hoogte van 18 meter op het terrein van de Zeemanschapstrainer geen problemen oplevert.

Hoofdstuk 5 Uitvoerbaarheid en afweging

5.1 Economische uitvoerbaarheid

Het terrein is in eigendom van de defensie. Voor de realisatie van de Zeemanschapstrainer en bijbehorende bebouwing is budget beschikbaar gesteld in het defensie investeringsprogramma. De kosten voor de omgevingsvergunningprocedure met afwijking van het bestemmingsplan worden gedragen door defensie.

Planschade wordt niet verwacht, aangezien heel Harssens eiland in eigendom is van defensie en omdat de nieuwe functie aansluit bij de reeds aanwezige maritieme functies op Harssens eiland.

5.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

5.2.1 Vooroverleg

PM

5.2.2 Zienswijzen

Na de terinzagelegging zullen de zienswijzen worden meegenomen.

5.3 Afweging

Op basis van de onderzoeksresultaten zijn er ons inziens geen milieuhygiënische belemmeringen aanwezig voor de voorgenomen afwijkende situatie in het kader van de omgevingsvergunning en de voorgenomen nieuwbouw op de locatie.

Bijlagen

Bijlage 1 Verkennend bodemonderzoek

Bijlage 2 Watertoets

Bijlage 3 Natuurtoets

Bijlage 4 Archeologisch bureauonderzoek

Bijlage 5 Parkeerbalans