

# **Bestemmingsplan Kooypunt 2012**

Vastgesteld

Grontmij Nederland B.V.  
Alkmaar, 16 juni 2014

# Verantwoording

**Titel** : Bestemmingsplan Kooypunt 2012  
**Subtitel** : Vastgesteld  
**Projectnummer** : 315426  
**Referentienummer** :  
**Revisie** : D1  
**Datum** : 16 juni 2014

**Auteur(s)** : M.J. Schmeink, F. Sinoo  
**E-mail adres** : mark.schmeink@grontmij.nl  
**Gecontroleerd door** : R. Jongenburger  
**Paraaf gecontroleerd** :  
**Goedgekeurd door** : J. de Pijper  
**Paraaf goedgekeurd** :  
**Contact** : Grontmij Nederland B.V.  
Robijnstraat 11  
1812 RB Alkmaar  
Postbus 214  
1800 AE Alkmaar  
T +31 88 811 53 92  
F +31 72 850 26 57  
www.grontmij.nl

# Inhoudsopgave

1	Inleiding.....	5
1.1	Aanleiding en doelstelling .....	5
1.2	Plangebied .....	5
1.3	Vigerend bestemmingsplan .....	6
1.4	Leeswijzer .....	6
2	Inventarisatie.....	7
2.1	Historie .....	7
2.2	Ruimtelijke structuur .....	7
2.3	Functie en bewoners.....	8
3	Beleidskader .....	9
3.1	Algemeen .....	9
3.2	Rijksbeleid.....	9
3.3	Provinciaal beleid .....	11
3.4	Regionaal beleid .....	12
3.5	Gemeentelijk beleid .....	13
4	Milieu- en omgevingsaspecten .....	15
4.1	Algemeen .....	15
4.2	Water.....	15
4.3	Bodem.....	16
4.4	Natuur .....	19
4.5	Archeologie .....	23
4.6	Geluid.....	23
4.6.1	Verkeerslawaaai .....	23
4.6.2	Industrielawaaai .....	23
4.6.3	Luchtvaartlawaaai .....	27
4.6.4	Conclusie geluid.....	28
4.7	Luchtkwaliteit.....	28
4.8	Externe veiligheid.....	28
4.9	Bedrijven en milieuzonering.....	32
4.10	Verkeer en parkeren .....	32
4.11	Kabels en leidingen.....	33
4.12	Luchthaven De Kooy.....	33
4.13	Duurzaamheid.....	34
4.14	Cultuurhistorische waarden .....	34
4.15	Conclusie milieu- en omgevingsaspecten .....	35
5	Ontwikkelingen.....	36
5.1	Ruimtelijke ontwikkeling en beeldkwaliteit .....	36
5.2	Verkaveling en zonering .....	37
5.3	Verkeersstructuur.....	37
5.4	Water- en groenstructuur .....	37
5.5	Welstand .....	37
5.6	Ontwikkelingen op langere termijn.....	37

6	Juridische planopzet .....	38
6.1	Inleiding .....	38
6.2	Bestemmingen .....	38
6.3	Dubbelbestemmingen .....	40
6.4	Overige bepalingen .....	40
6.5	Handhaafbaarheid .....	41
7	Economische uitvoerbaarheid.....	42
8	Maatschappelijke uitvoerbaarheid .....	43
8.1	Overleg 3.1.1 Besluit ruimtelijke ordening .....	43
8.2	Inspraak .....	43
8.3	Procedure.....	43

Separate bijlagen

Bijlage 1	Verkennd bodemonderzoek percelen Kooypunt fase 3 Den Helder, Verhoeve Advies & Realisatie bv, 22-8-2012
Bijlage 2	Natuuronderzoek Kooypunt fase 3 Den Helder, BK groep, januari 2012
Bijlage 3	Notitie stikstofdepositie bedrijventerrein Kooypunt, Grontmij, 26 oktober 2012,
Bijlage 4	Natuuronderzoek Kooypunt fase 3 Den Helder, BK groep, juli 2012
Bijlage 5	Bureauonderzoek Industrierrein Kooypunt te Den Helder, Synthegra bv, 2 februari 2012
Bijlage 6	Kooypunt Den Helder, akoestisch onderzoek in het kader van het Bestemmingsplan, Grontmij Nederland BV, 6 juni 2012
Bijlage 7	Akoestisch Onderzoek, Uitbreiding en geluidverkaveling industrierrein Kooypunt, Buro Appel, 23 november 2011
Bijlage 8	Kooypunt Den Helder, onderzoek luchtkwaliteit in het kader van het bestemmingsplan, Grontmij Nederland BV, 19 oktober 2012
Bijlage 9	Risicoanalyse LPG-tankstation, toetsing aan normering voor het plaatsgevonden risico en het groepsrisico in het Bevi/Revi, locatie Touwslagerweg 1a, Den Helder, Prevent Adviesgroep B.V, 26 januari 2009
Bijlage 10	Reacties op het voorontwerp
Bijlage 11	Nota van beantwoording, inspraak- en vooroverlegreacties, voorontwerp bestemmingsplan Kooypunt 2012
Bijlage 12	Cumulatieve effecten Kooypunt en Regionaal Havengebonden Bedrijventerrein
Bijlage 13	Geluidbelasting Den Helder airport uitbreiding naar 27.000 en 30.000 vliegbevingen groot verkeer
Bijlage 14	Milieuvergunning Gasbehandelinstallatie

# 1 Inleiding

## 1.1 Aanleiding en doelstelling

Het eerste deel van het bedrijventerrein Kooypunt is geheel uitgegeven en de uitgifte van het tweede deel is inmiddels gestart. De gemeente wil op de middellange termijn ook starten met de uitgifte van de derde fase van het bedrijventerrein, om de beschikbaarheid van bedrijventerrein te kunnen continueren. Om de gronduitgifte mogelijk te maken en bedrijven de mogelijkheid zich hier te kunnen vestigen, is behoefte aan een actueel bestemmingsplan dat de beoogde ontwikkelingen mogelijk maakt. Het vigerende bestemmingsplan voorziet hier niet in. Het voorliggende bestemmingsplan maakt de verdere ontwikkeling van het bedrijventerrein Kooypunt mogelijk. Het gaat hierbij om 9,9 hectare uitgeefbaar bedrijventerrein.

## 1.2 Plangebied

Het plangebied van Kooypunt ligt in het zuiden van de gemeente Den Helder, ten westen van de N9 en ten oosten van de spoorlijn Den Helder – Alkmaar. Aan de noordzijde wordt het plangebied begrensd door de N99. In figuur 1.1 is de begrenzing van het plangebied weergegeven.



Figuur 1.1 Plangebied bestemmingsplan Kooypunt 2012

### 1.3 Vigerend bestemmingsplan

Het vigerende bestemmingsplan voor het plangebied is bestemmingsplan Kooypunt 2004, vastgesteld door de gemeenteraad op 31 januari 2007. Hierin heeft het plangebied de bestemmingen “Agrarische doeleinden”, “Bedrijventerrein”, “Woondoeleinden”, “Nutsdoeleinden”, “Groenvoorziening”, “Verkeersdoeleinden”, “Verblijfsdoeleinden”, “Water” en de dubbelbestemmingen “Archeologisch waardevol gebied”, “Boezemkering” en “Leidingen”.

Fase 1 en 2 hebben reeds de bestemming “Bedrijventerrein”. Fase 3a heeft nog de bestemming “Agrarische doeleinden”. De ontwikkeling van fase 3a van het bedrijventerrein past daarom niet binnen het bestemmingsplan Kooypunt 2004. Daarom wordt een nieuw bestemmingsplan, ‘Kooypunt 2012’ opgesteld, waar het gehele bedrijventerrein in mee wordt genomen.

### 1.4 Leeswijzer

In het tweede hoofdstuk van deze toelichting wordt een beschrijving van de huidige situatie van het plangebied beschreven. In hoofdstuk 3 wordt het relevante beleidskader voor de gewenste ontwikkeling beschreven, waarna in hoofdstuk 4 de conclusies van de verrichte onderzoeken naar milieu- en omgevingsaspecten worden gegeven. In hoofdstuk 5 worden de ontwikkelingen die met dit bestemmingsplan mogelijk worden gemaakt, uiteen gezet. In hoofdstuk 6 wordt toegelicht op welke manier de gewenste ontwikkelingen juridisch in het bestemmingsplan zijn neergelegd. In hoofdstuk 7 wordt vervolgens de financiële haalbaarheid van het plan toegelicht. Tot slot worden in hoofdstuk 8 de maatschappelijke uitvoerbaarheid en de te volgen procedure van het bestemmingsplan beschreven.

## 2 Inventarisatie

### 2.1 Historie

#### *Koegras*

De huidige gronden van de gemeente Den Helder zijn vanuit een Waddeneiland ontstaan. In het verleden hield het vasteland van Holland op bij 'Pethem bi der Zipe'. Ten noorden van 'Pethem bi der Zipe' lagen vier Waddeneilanden waaronder 'het Eijlandt van Huysduijnen'. Vanuit dit eiland is de gemeente Den Helder ontstaan.

In 1610 werd tussen 'Het Eijlandt van Huysduijnen' en de polder Callantsoog de Oldenbarneveltsdijk aangelegd om de zeedijken van de nieuwe polders Zijpe en Wieringerwaard te beschermen tegen de Noordzee. Door deze dijk werd het eiland verbonden met het vasteland van Holland. Het kweldergebied Buitenveld, dat achter deze Oldenbarneveltsdijk lag, kwam nu alleen nog maar onder water te staan via het Marsdiep.

In 1817, toen bij het graven van het kanaal Nieuwediep-Zijpe de Koegras Zeedijk aan de oostzijde van het Buitenveld werd aangelegd, werd dit kweldergebied ingepolderd en ontstond de polder Het Koegras. De gronden van de gemeente Den Helder bestonden vanaf nu uit het voormalige eiland Huisduinen met haar aanpolderingen en het noordelijk deel van de polder Het Koegras. In 1825 ging het kanaal Nieuwediep-Zijpe op in het in 1824 geopende Noord-Hollands Kanaal. De gronden van de polder Het Koegras waarin het plangebied valt waren vanaf 1850 voornamelijk agrarisch gebruik. In het bijzonder veel wei- en hooilanden zijn rond 1850 in deze polder te vinden. Tot 1940 vonden er in het grondgebruik van het buitengebied niet veel veranderingen plaats. Wel werden de grote kavels van de polder Koegras na 1900 gesplitst. Dit hield verband met de komst van kunstmest en een betere bemaling, waardoor men met kleinere percelen kon volstaan. Na 1940 hebben er in het grondgebruik van het buitengebied wel grote veranderingen plaatsgevonden. Vanaf de jaren '50 is de bloembollenteelt een zeer belangrijke bedrijfstak geworden in de polder Het Koegras; vele weilanden zijn hiertoe geschikt gemaakt.

#### *Plangebied*

Het plangebied beslaat een punt grond ingeklemd tussen het Noord-Hollands Kanaal, de verlengde Rijksweg N99 en het spoor Den Helder - Alkmaar. Het plangebied maakte deel uit van het gebied Koegras, dit is een van oudsher agrarisch gebied. Met het realiseren van het Noord-Hollands kanaal en het Balgzandkanaal is het buurtschap Kooypunt ontstaan.

Eind jaren '80 van de vorige eeuw is het knooppunt Rijkswegen N9 en N99 in zijn huidige vorm gerealiseerd. De toenmalige brug gelegen ten zuiden van het buurtschap Kooypunt werd vervangen door een viaduct. Ook werd de Rijksweg N99 doorgetrokken naar het spoor met de bedoeling deze over het spoor door te trekken naar de Nieuweweg als hoofdonthoudingsroute van Den Helder. Dit plan is tot op heden niet uitgevoerd.

Gezien de gunstige aansluiting op de Rijkswegen N9 en N99 evenals de nabijheid van de Haven is eind jaren '70 van de vorige eeuw besloten om ten zuiden van de N99 een industrieterrein aan te leggen en ten noorden van de N99 een kantorenpark, mede gericht op de bedrijvigheid voortkomend uit de luchthaven de Kooy.

### 2.2 Ruimtelijke structuur

De verkavelingsstructuur van het plangebied (voor wat betreft het bedrijventerrein) komt voort uit de vormgeving van de grondkavels ten behoeve van de bedrijven. In het midden van het plangebied ligt de Scheepmakersweg. Naast deze weg loopt een leidingenstrook. Deze weg is tevens de hoofdtoegang tot het bedrijventerrein.

Het gebied gelegen tussen de Scheepmakersweg en de Rijksweg is voorzien van lichte industriemilieucategorie 1 en 2 en verder van de Rijksweg af categorie 3. Het gebied gelegen tussen

de Scheepmakersweg en het spoor is bestemd voor middelzware industrie categorie 1 t/m 4. In dit gebied zijn de beschikbare kavels ook groter.

Ten zuiden van het bedrijfsgebied zijn de gronden agrarisch en onbebouwd. De agrarische bebouwing is georiënteerd op de Rijksweg waardoor een lijnbebouwing aanwezig is, bestaande uit agrarische bedrijfsbebouwing met daartussen enkele woningen.

In het noordoosten van het plangebied ligt de buurtschap Kooypunt ingeklemd tussen de Rijkswegen N9, N99 en het Noord-Hollands Kanaal. Deze buurtschap bestaat uit een lintbebouwing van woningen met twee bedrijven

### **2.3 Functie en bewoners**

#### *Wonen*

Het wonen in het plangebied is te onderscheiden in drie soorten:

- lintbebouwing in agrarisch gebied;
- woningen op het bedrijfsterrein;
- woningen in het buurtschap.

#### *Lintbebouwing in agrarisch gebied*

Langs de parallelweg van de Rijksweg liggen verspreid een zevental woningen. Een deel van deze woningen zijn bedrijfswoningen behoort bij de bedrijven. Een ander deel van de woningen betreffen woningen in het agrarische gebied.

#### *Woningen op het bedrijventerrein*

Op het industrieterrein bevindt zich een bedrijfswoning, te weten Schrijnwerkersweg 2. Voor het overige bevinden zich op het bedrijventerrein geen woningen.

#### *Woningen in het buurtschap*

Binnen het plangebied is begrepen de buurtschap Kooypunt. Deze buurtschap is te bereiken via een afslag op het verkeersknooppunt Kooypunt/Rijksweg N9. Binnen het buurtschap bevinden zich voornamelijk burgerwoningen en een tweetal bedrijven.

#### *Werken*

##### *Bedrijven*

Het bedrijventerrein Kooypunt vormt in het plangebied een specifiek werkgebied. De activiteiten bestaan voornamelijk uit Industrie, bouwnijverheid, groothandel en transport- en opslagbedrijven. Hiernaast zijn op het bedrijventerrein onder andere een aantal autoshowrooms, een constructiewerkplaats en een brandpreventiecentrum gevestigd. In de buurtschap Kooypunt is een carrosseriebedrijf gevestigd.

##### *Agrarische bedrijfsvoering*

Het gebied ten zuiden van het bedrijvenpark Kooypunt bestaat uit agrarische gronden. Deze gronden behoren bij de aan de Rijksweg gevestigde agrarische bedrijven.

##### *Benzinestation*

In het plangebied is één benzinestation, inclusief LPG-vulpunt gevestigd. Het benzinestation is gevestigd aan de N9, direct naast de brug van de N99 over het Noord-Hollands Kanaal. Het benzinestation is te bereiken vanaf de N9 en de achter het benzinestation langs lopende parallelweg.

##### *Maatschappelijke, sociale en culturele voorzieningen*

Het plangebied kent geen maatschappelijke en andere voorzieningen in de vorm van winkels. De woningen binnen het plangebied zijn aangewezen op het winkelcentrum van de wijk De Schooten en Julianadorp voor de dagelijkse levensbehoeften. Op het bedrijventerrein is de ambulancepost voor Den Helder en omstreken gevestigd.



## 3 Beleidskader

### 3.1 Algemeen

In dit hoofdstuk wordt het, voor dit bestemmingsplan relevante, vigerende beleid op de verschillende bestuursniveaus uiteengezet. Achtereenvolgens komen aan de orde:

- rijksbeleid;
- provinciaal beleid;
- regionaal beleid;
- gemeentelijk beleid.

### 3.2 Rijksbeleid

*Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)*

De structuurvisie Infrastructuur en Ruimte is vastgesteld op 13 maart 2012. Deze structuurvisie geeft een nieuw, integraal kader voor het ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid op rijksniveau en is het de 'kapstok' voor bestaand en nieuw rijksbeleid met ruimtelijke consequenties. Dit ontwerp heeft in augustus-september 2011 voor eenieder ter inzage gelegen. De hoofdlijnen van de Structuurvisie gaan over bereikbaarheid, concurrentiekracht en leefbaarheid en veiligheid.

In de Structuurvisie wordt een groot deel van ruimtelijke ordeningskwesties bij de provincies en gemeenten neergelegd. Zo staat in de Structuurvisie dat afspraken over verstedelijking, groene ruimte en landschap het Rijk aan de provincies en gemeenten overlaat, het budget voor provinciaal en regionaal verkeer en vervoer ook bij provincies en gemeenten komt te liggen en gemeenten ruimte krijgen voor kleinschalige natuurlijke groei.

*Besluit algemene regels ruimtelijke ordening en Regeling algemene regels ruimtelijke ordening*  
Het ruimtelijk beleid van het rijk dat in de Structuurvisie is neergelegd, is in het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) in regels gevat. In de Regeling algemene regels ruimtelijke ordening (Rarro) wordt omschreven op welke manier praktische uitvoering wordt gegeven aan de regels.

In de Barro is het plangebied voor Kooypunt 2012 aangewezen als Waddengebied en ligt het binnen een beperkingengebied als gevolg van een militair luchtvaartterrein. Verder zijn er gebieden in de nabijheid van het plangebied aangewezen, zoals het gebied Waddenzee. Hiervoor gelden echter geen regels voor dit plangebied, omdat het niet valt binnen de begrenzing van de Waddenzee.

Voor Waddengebieden geldt een drietal voorschriften vanuit de Barro:

1. Bij een nieuw bestemmingsplan dat nieuw gebruik of nieuwe bebouwing of een wijziging van bestaande bebouwing of gebruik mogelijk maakt, en daardoor significante gevolgen kan hebben voor de landschappelijke of cultuurhistorische kwaliteiten, moet een beoordeling worden gemaakt van de gevolgen voor die kwaliteiten van het gebied, bijvoorbeeld door middel van een milieueffectrapportage. Tevens geldt dat een bestemmingsplan geen nieuw gebruik of nieuwe bebouwing of wijziging van bestaande bebouwing of gebruik, mogelijk mag maken indien dit significante negatieve effecten kan hebben op de landschappelijke of cultuurhistorische kwaliteiten (art. 2.5.6 Barro).
2. In Waddengebieden mag de aanleg van een nieuw vliegveld niet mogelijk worden gemaakt (art. 2.5.8 Barro).
3. Tot slot wordt voor Waddengebieden voorgeschreven dat een bestemmingsplan dat het oprichten van nieuwe bebouwing:
  - a. in stedelijk gebied mogelijk maakt, regels stelt die ertoe strekken dat de maximaal toelaatbare bouwhoogten aansluiten bij de hoogte van de bestaande bebouwing;

- b. in landelijk gebied mogelijk maakt, regels stelt die ertoe strekken dat de maximaal toelaatbare bouwhoogten alsmede de aard of de functie van de nieuwe bebouwing passen bij de aard van het omringende landschap. (art. 2.5.12 Barro)

In het tweede lid van dit artikel wordt een afwijkmogelijkheid gegeven voor nieuwe bebouwing in stedelijk gebied voor zover het betrekking heeft op havengerelateerde en stedelijke bebouwing in Den Helder, Harlingen, Delfzijl en de Eemshaven, met dien verstande dat de nieuwe bebouwing binnen de verticale bebouwingscontour blijft.

Onder stedelijk gebied wordt verstaan: *'bij bestemmingsplan toegelaten stedenbouwkundig samenstel van bebouwing ten behoeve van wonen, dienstverlening, bedrijvigheid, detailhandel en horeca, alsmede de daarbij behorende openbare of sociaal culturele voorzieningen, stedelijk groen en infrastructuur, met uitzondering van lineaire bebouwing langs wegen, waterwegen of dijken'*.

In het voorliggende bestemmingsplan wordt op de volgende wijze voldaan aan de voorschriften van de Barro.

Het voorschrift in artikel 2.5.6 dat bij een bestemmingsplan een beoordeling moet worden gemaakt van de gevolgen voor de kwaliteiten van het gebied, wordt hier in hoofdstuk 5 van dit bestemmingsplan op in gegaan. Geconcludeerd kan worden dat, omdat het huidige bedrijventerrein wordt uitgebreid, de nieuwe bebouwing en het gebruik aansluiten op de bestaande situatie. In de regels bij dit bestemmingsplan zijn de bestaande regels van het bestemmingsplan Kooypunt 2004 in acht genomen en wordt hier op aangesloten, qua hoogte en gebruik (type bedrijven). Tevens wordt een m.e.r.-beoordeling bij dit bestemmingsplan opgesteld, waarin effecten van de ontwikkeling worden beschreven en afgewogen.

Aan de tweede regel vanuit de Barro wordt voldaan. In dit bestemmingsplan wordt geen nieuw vliegveld mogelijk gemaakt.

Met betrekking tot het derde voorschrift geldt voor het onderhavige plangebied deels sub a en deels sub b. Fase 1 en 2 zijn in de huidige situatie namelijk al bestemd als bedrijventerrein. Fase 3 echter, heeft momenteel nog een agrarische bestemming, en valt dus onder landelijk gebied. Het gebied waar nieuwbouw plaatsvindt is landelijk gebied en hiervoor geldt dus dat de maximaal toelaatbare bouwhoogten en de aard of functie van de nieuwe bebouwing, moeten passen bij de aard van het omringende landschap. In dit geval wordt hieraan voldaan, omdat fase 3 een voortzetting is van het bestaande bedrijventerrein en hier wat betreft bouwhoogte en type bedrijven op wordt aangesloten.

Met betrekking tot het militair luchtvaartterrein worden de hoogtebepalingen en geluidszones als gevolg hiervan in dit bestemmingsplan in acht genomen. Op de verbeelding zijn de geluidszones en veiligheidszones opgenomen en wordt voldaan aan de hoogtebepalingen.

#### *Nota "Anders omgaan met water, Waterbeleid in de 21<sup>e</sup> eeuw"*

Met de nota Anders omgaan met water, Waterbeleid in de 21<sup>e</sup> eeuw wil het Rijk een ander waterbeleid realiseren. Er moet geanticipeerd worden op een stijgende zeespiegel, een stijgende rivierafvoer, bodemdaling en een toename van de neerslag. Nieuwe ruimtelijke besluiten mogen de problematiek van veiligheid en wateroverlast niet ongemerkt vergroten. Bij nieuwe ruimtelijke besluiten moeten de gevolgen voor veiligheid en wateroverlast expliciet in beeld worden gebracht.

De nota geeft twee drietrapsstrategieën als uitgangspunten. Voor waterkwantiteit bestaat die uit de trits vasthouden, bergen en afvoeren. Voor waterkwaliteit is die trits schoonhouden, scheiden en zuiveren. Deze strategieën vertalen zich voor het stedelijk gebied in aandachtspunten als: meer ruimte voor water, relatie tussen het stedelijk water en het water in het omliggende gebied, vergroting van het waterbergend vermogen met name in de stadsranden, verbetering van de waterkwaliteit, vergroting van de belevingswaarde van water, en kansen voor natuur en recreatie in en rondom stedelijk water.

#### *Nationaal Waterplan*

In december 2009 heeft het kabinet het Nationaal Waterplan vastgesteld. Dit plan geeft op hoofdlijnen aan welk beleid het Rijk in de periode 2009 – 2015 voert om te komen tot een duur-

zaam waterbeheer. Het Nationaal Waterplan richt zich op bescherming tegen overstromingen, voldoende en schoon water en diverse vormen van gebruik van water. Ook worden de maatregelen genoemd die hiervoor worden genomen.

### 3.3 Provinciaal beleid

#### *Structuurvisie Noord-Holland 2040 en Provinciale ruimtelijke verordening structuurvisie*

Op 21 juni 2010 is de Structuurvisie Noord-Holland 2040 vastgesteld. Hierin geeft de provincie Noord-Holland aan op welke manier zij de ruimte in de provincie de komende 30 jaar wil benutten en ontwikkelen. De provincie zet vooral in op compacte en goed bereikbare steden, omringd door aantrekkelijk groen. De Structuurvisie vormt het beleid van de provincie, dat niet direct doorwerkt naar gemeenten. Hiervoor is de Provinciale ruimtelijke verordening structuurvisie opgesteld. In deze verordening zijn, op basis van de Structuurvisie, regels gesteld waar gemeenten in hun bestemmingsplannen aan moeten voldoen.

Het uitgangspunt in de structuurvisie is om nieuwe bebouwing zoveel mogelijk te realiseren binnen het Bestaand Bebouwd Gebied (BBG). Het BBG is in de Verordening opgenomen. Het plangebied van Kooypunt 2012 is grotendeels binnen BBG gelegen, zoals te zien in figuur 3.1. Alleen het knooppunt N9 met de N99 ligt buiten BBG. De bestaande bebouwing aan de Rijksweg is wel binnen BBG gelegen.

Over bedrijventerreinen geeft de provincie in de Structuurvisie aan dat zij het aanbod zowel kwantitatief als kwalitatief zo goed mogelijk wil laten aansluiten op de vraag. Bij een zorgvuldige planning van bedrijventerreinen wordt eerst gekeken naar de noodzaak van een nieuwe locatie op basis van een realistische vraag naar nieuwe terreinen en de mogelijkheden van herstructurering en intensivering van bestaande locaties, voordat gekozen wordt om nieuwe bedrijventerreinen aan te leggen. Daarbij wordt echter ook beschreven dat nieuwe terreinen nodig zullen blijven om te voorzien in specifieke behoeften van bedrijven, maar ook om met deze nieuwe terreinen schuifruimte te creëren voor het in gang zetten van herstructurering op andere terreinen. De Provincie ziet erop toe dat op bedrijventerreinen of delen daarvan voldoende vestigingsruimte aanwezig blijft voor bedrijven met grote milieuhinder en/of veiligheidsrisico's.

Artikel 11 en 12 van de Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie stellen regels ten aanzien van de uitbreiding van een bestaand bedrijventerrein. De ontwikkeling van de derde fase van het bedrijventerrein is in de provinciale planningsopgave opgenomen als zacht plan (een plan waarvoor nog geen onherroepelijk bestemmingsplan geldt) voor 9,9 hectare netto te ontwikkelen tot en met het jaar 2020. Na het jaar 2020 is er een mogelijkheid om nog eens 10 hectare netto te ontwikkelen indien daar een behoefte aan bestaat.

Op basis van artikel 11 van de verordening en de planningsopgave (de som van de uitbreidingsvraag en vervangingsvraag aan nieuwe bedrijventerreinen verminderd met de verwachte ruimtewinst) is er maximaal ruimte voor 9,9 hectare netto te ontwikkelen bedrijventerrein.

Met betrekking tot deze 9,9 hectare dient te worden aangegeven:

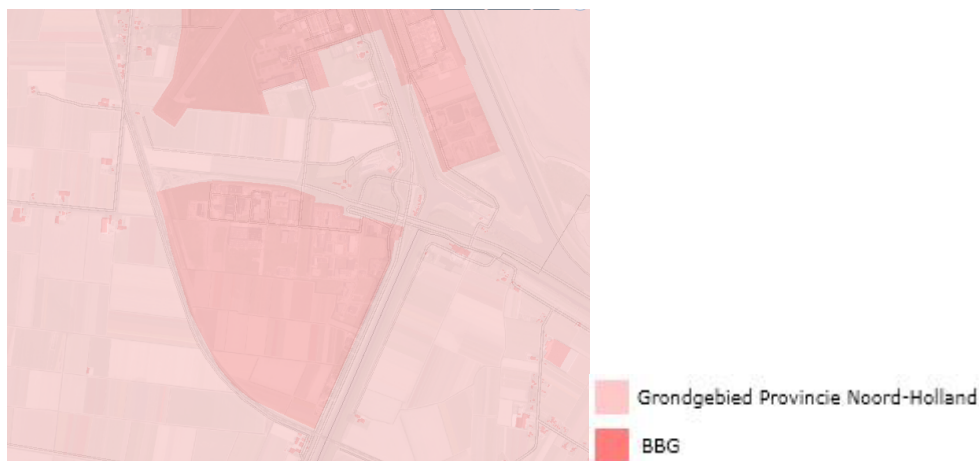
1. of hierover regionaal is afgestemd;
2. dat op bestaande terreinen binnen bestaand bebouwd gebied geen ruimte meer beschikbaar is of kan worden verkregen na herstructurering of intensivering en in hoeverre ruimte wordt vrijgemaakt door middel van herstructurering van bestaande bedrijventerreinen.
3. dat er voldoende vraag bestaat naar de uitbreiding van Kooypunt.

Ad1) Over deze ontwikkeling heeft regionale afstemming tussen de betrokken gemeenten plaatsgevonden. In de bijeenkomst van 24 januari 2013 is door de ambtelijke regionale werkgroep bedrijventerreinen het voornemen van Den Helder besproken om het bestaande bedrijventerrein Kooypunt uit te breiden. De provincie heeft in de genoemde ambtelijke regionale bespreking voor Kooypunt een positieve grondhouding getoond om de uitbreiding van netto 9,9 hectare bedrijventerrein mogelijk te maken.

Ad2) Het plangebied van Kooypunt 2012 ligt binnen bestaand bebouwd gebied (BBG), Het doel van Kooypunt is om naast algemene bedrijvigheid juist offshore- en energie-gerelateerde bedrijvigheid te accommoderen. Die kunnen niet op andere bedrijventerreinen terecht, ook gelet op de betreffende milieucategorie. Echt haven-/kadegebonden bedrijvigheid komt op Regionaal

Havengebonden Bedrijventerrein, zo is de bedoeling. Voor offshore en maritiem-gerelateerde bedrijvigheid in de Kop van Noord-Holland is alleen in Den Helder plaats.

Ad3) Op het bestaande Kooypunt zijn op dit moment twee kavels vrij, netto 6,4 hectare. Volgende fysieke ruimte bieden aan de cluster offshore/energie is onderdeel van het regionaal economische beleid en het Regionaal Programma Bedrijventerreinen. Uit een behoefteanalyse<sup>1</sup>, uitgevoerd door STEC-groep, blijkt dat er een marktruimte van 11,3 – 20,3 hectare voor de ontwikkeling van bedrijventerreinen in Den Helder. Kooypunt fase 3 bevat 21 hectare netto uitgeefbaar terrein, dat betekent dat de marktruimte krap is. Geadviseerd wordt om Kooypunt 3 gefaseerd te ontwikkelen en niet alles in één keer in de markt te zetten. In dit bestemmingsplan wordt daarom alleen Kooypunt fase 3a mogelijk gemaakt. Fase 3a maakt 9,9 hectare uitgeefbaar bedrijventerrein mogelijk.



Figuur 3.1 Uitsnede Provinciale ruimtelijke verordening structuurvisie

### 3.4 Regionaal beleid

#### *Regionale Visie Bedrijventerreinen Kop van Noord-Holland Noord 2012-2020*

In de regio Kop van Noord-Holland is samengewerkt aan het opstellen van het Regionaal Programma Bedrijventerrein Kop van Noord-Holland 2012-2020. Kern van het programma is de regionale afstemming tussen de betrokken gemeenten, met als doel het aanbod van bedrijventerreinen, kwalitatief en kwantitatief, goed te laten aansluiten op de vraag, en op zo een overaanbod van bedrijventerreinen te voorkomen. Dat heeft niet alleen te maken met het direct beschikbare terreinen voor bedrijven, maar juist ook de planning naar de toekomst. Voorts wordt toegewerkt naar een adequate kwaliteit van het aanbod.

Eén van de onderdelen van het programma is het accommoderen van de vijf economische clusters in Noord-Holland Noord. In het geval van Kooypunt, als bedrijventerrein in Den Helder is het label offshore/energie.

Het accommoderen van bedrijvigheid in de bekende vijf economische clusters in Noord-Holland Noord is een opdracht aan de provinciale en gemeentelijke overheden. Deze facilitaire rol komt tot uiting in het aanbieden van voldoende vestigingsruimte. In Den Helder concentreert zich de offshore/energie cluster. De constatering is dat de regio voor de offshore/energie clusters geen adequate vestigingsmogelijkheden te bieden heeft. Wel is in Hollands Kroon, samen met Den Helder, het Regionaal Havengebonden Bedrijventerrein beoogd voor het kadegebonden bedrijfsleven in de offshore/energie cluster.

#### *Waterbeheersplan 2010-2015 – Van veilige dijken tot schoon water (WBP4)*

Op 14 oktober 2009 heeft het algemeen bestuur van het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier het 'Waterbeheersplan 2010-2015 - Van veilige dijken tot schoon water' (WBP4) vastgesteld. Het WBP4 geeft een overzicht van de doelen en maatregelen om het watersysteem in deze periode op orde te brengen en te houden. Het plan gaat in op beheer en onder-

<sup>1</sup> EEN SUCCESVOLLE ONTWIKKELING VAN KOOYPUNT III, Stec Groep aan gemeente Den Helder, april 2011

houd van dijken en watergangen, de afvalwaterzuiveringen, lozingen, uitvoeringsprogramma's en calamiteitenbestrijding. De komende jaren worden veel dijken verstrekt langs Noordzee, Waddenzee, IJssel- en Markermeer en kades langs vaarten en kanalen. Ook wordt extra ruimte voor water gerealiseerd, worden gemalen aangepast en worden veel stuwen verbreed en geautomatiseerd. Deze maatregelen moeten ervoor zorgen dat het werkgebied, Noord-Holland boven het Noordzeekanaal, voorbereid is op zeespiegelstijging en meer extreme regenval. Bovendien bereidt het Hoogheemraadschap zich voor op periodes van watertekort. Een andere grote uitdaging is het uitvoeren van de maatregelen die de waterkwaliteit moeten verbeteren, zoals de aanleg van natuurvriendelijke oevers en vispassages. Deze maatregelen volgen uit de Europese Kaderrichtlijn Water.

#### *Detailhandelsvisie Kop van Noord-Holland*

In oktober 2011 is de detailhandelsvisie Kop van Noord-Holland voor de regio<sup>2</sup> vastgesteld. In deze visie wordt verwoord dat de vestiging van supermarkten buiten de woonkern en op bedrijventerreinen is uitgesloten, omdat deze op korte afstand van bewoners moeten zijn gelegen. Daarbij wordt aangegeven dat bedrijventerreinen beschikbaar moeten zijn voor de primaire functies bedrijven, niet zijnde detailhandel.

Hiernaast wordt in de visie verwoord dat afhaalpunten van internet aankopen (e-commerce) wel op bedrijventerreinen thuishoort, mits de hoofdfunctie opslag en distributie is. Het is ongewenst dat deze afhaalpunten uitgroeien tot complete winkels met etalagefunctie en productadvisering, omdat dit normale winkelactiviteiten zijn die goed kunnen worden ingepast in reguliere gebieden.

In voorliggend bestemmingsplan is dit beleid vertaald naar het toestaan van aan de bedrijfsvoering gerelateerde detailhandel en internetverkoop met een maximum van 5%, met uitzondering van showrooms.

### **3.5 Gemeentelijk beleid**

#### *Strategische visie 2020*

In de Strategische visie 2020 geeft de gemeente aan welke toekomst zij ziet voor de gemeente. Hierin worden zes doelstellingen geformuleerd, waaronder dat Den Helder zich ontwikkelt als duurzame economie.

#### *Ontwerp Structuurvisie Den Helder 2025*

Den Helder werkt hard aan haar toekomst. Een stabiele economische basis, en een aantrekkelijk woon- en leefklimaat. Deze kernboodschap staat ook in de ontwerp structuurvisie Den Helder 2025.

In de ontwerp structuurvisie is aangegeven welke functies waar mogelijk zijn en welke ontwikkelingen waar plaats kunnen vinden. Het plangebied van Kooypunt 2012 is in de ontwerp structuurvisie weergegeven als bedrijventerrein, zie figuur 3.2.

<sup>2</sup> De regio Kop van Noord-Holland bestond ten tijde van de vaststelling van de detailhandelsvisie uit de volgende gemeenten: Anna Paulowna, Den Helder, Harenkarspel, Niedorp, Schagen, Texel, Wieringen, Wieringermeer en Zijpe



Figuur 3.2 Kaart ontwerp structuurvisie Den Helder 2025

Over bedrijventerreinen staat in de ontwerp structuurvisie dat, gelet op de ambities van Den Helder, het van cruciaal belang is om aantrekkelijke vestigingsvoorwaarden en mogelijkheden voor bedrijven te bieden. Het aanbod van bedrijventerreinen wordt regionaal afgestemd in de Kop van Noord-Holland, met het oog op het voorkomen van overaanbod en versterking van de profilering en kwaliteit van de afzonderlijke terreinen. Ook worden op regionaal niveau afspraken gemaakt over herstructurering. In dat kader zal Den Helder inzetten op bevordering van kwaliteit van bestaande en nieuwe bedrijventerreinen.

Over het bedrijventerrein Kooypunt wordt in de ontwerp structuurvisie gesteld dat de uitbreiding hiervan met 23 hectare een speerpunt is en dat ondanks de economische crisis de afgelopen jaren de gronduitgifte van dit terrein op peil is gebleven. De verwachting is dat de uitgifte ook in de komende jaren op peil zal blijven. Genoemd wordt dat om deze reden een nieuwe uitbreidingslocatie in ontwikkeling zal worden genomen. Dat wordt met het voorliggende bestemmingsplan bewerkstelligd. In de visie staat dat het profiel van het terrein vergelijkbaar blijft met het huidige: modern gemengd in diverse milieucategorieën. Het terrein wordt zowel toegankelijk voor maritieme, als niet-maritieme bedrijven, maar zal in het kader van de regionale profilering een overwegend maritieme uitstraling en marketing krijgen.

#### *Kadernota detailhandel*

De gemeenteraad van Den Helder heeft op 17 september 2007 de Kadernota Detailhandel 'Naar kwaliteit en dynamiek' vastgesteld. Hierin wordt ingegaan op de verschillende detailhandelsstructuren in de gemeente Den Helder. De nota verwoordt enkele speerpunten, namelijk:

- Het versterken van de winkelstructuur;
- het realiseren van een compacte binnenstad;
- prioritering van een kwalitatieve ontwikkeling van de binnenstad;
- het versterken van de relatie tussen de binnenstad en Willemsoord;
- het komen tot een duidelijk afwegingskader voor nieuwe initiatieven op het Ravelijncenter;
- nader vormgeven van de rol van de winkelplanningscommissie en het retailplatform;
- het verder uitwerken van het toeristisch beleid en haar invloed op de detailhandel.

In de kadernota van de gemeente wordt niet ingegaan op detailhandel op bedrijventerreinen. Er kan echter, op basis van de bestaande en gewenste situaties in de nota en de speerpunten, worden geconcludeerd dat detailhandel op bedrijventerreinen niet wenselijk wordt gevonden. Het heeft de voorkeur om detailhandel te centreren in de binnenstad en de bestaande winkelstructuur te versterken. Detailhandel op een bedrijventerrein draagt hier niet aan bij. Detailhandel gerelateerd aan het bedrijf is wel gangbaar en wordt dus ook op Kooypunt toegestaan.

## 4 Milieu- en omgevingsaspecten

### 4.1 Algemeen

De milieukwaliteit vormt een belangrijke afweging bij de ontwikkeling van ruimtelijke functies. In dat verband dient bij de afweging van het al dan niet toelaten van bepaalde ruimtelijke ontwikkelingen te worden onderzocht welke milieuaspecten daarbij een rol (kunnen) spelen. Ter voorbereiding van het bestemmingsplan zijn daarom onderzoeken uitgevoerd. Deze onderzoeken zijn noodzakelijk om te kunnen bepalen of de voorgenomen ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk, dan wel wenselijk, zijn.

### 4.2 Water

In 2005 is het waterplan Waterbreed voor Den Helder vastgesteld, welke tot stand is gekomen in samenwerking met het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier. In dit plan wordt vooral ingegaan op de agrarische functie van het gebied Het Koegras. Het bedrijventerrein Kooypunt grenst aan de west-, en noordzijde aan deze polder. Aan de oostzijde grenst het plangebied aan de rijksweg N9 die tevens een functie heeft als boezemkade van het Noord-Hollands Kanaal, als onderdeel van de Schermerboezem.

De polder Het Koegras heeft slechts een beperkt percentage oppervlaktewater van ca. 3,5%. Dit betekent dat de waterhuishouding van bedrijventerrein Kooypunt geen verdere negatieve effecten op het waterbergend vermogen van de polder mag veroorzaken. Voor Polder Koegras hanteert het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier een compensatiepercentage van 15%. Voor het plangebied geldt dat minimaal 15% van het verhard oppervlak compenserende waterberging wordt aangelegd en dat dempingen van bestaande watergangen 1:1 worden gecompenseerd. De waterkwaliteit in het poldergebied mag niet negatief worden beïnvloed door het functioneren van het oppervlaktewaterstelsel van bedrijventerrein Kooypunt.

#### *Waterhuishouding*

In overleg met het Hoogheemraadschap is het waterhuishoudingsplan voor bedrijventerrein Kooypunt ontwikkeld. De waterpartijen in dit plangebied zijn van de omgeving afgescheiden door dammen of stuwen met overlaatconstructies. Hiermee wordt gewaarborgd dat bij vervuilde calamiteiten, bijvoorbeeld bij het blussen van branden, geen vervuild bluswater in het omringende poldergebied komt. In normaal bedrijf wordt overtollig water geloosd naar het Noord-Hollands Kanaal met behulp van een gemaal juist te noorden van perceel Rijksweg 56. Dit gemaal kan ook in tijden van langdurige droogte voor waterverversing dienst doen. In het noordwesten van Kooypunt bevindt zich een inlaatconstructie waardoor water uit de polder Het Koegras kan worden betrokken. Voor situaties van overvloedige regenval is voorzien in een eigen waterbergend vermogen. Voor het waterbergend vermogen is 16 % van het verhard oppervlak van het bedrijventerrein beschikbaar in de vorm van oppervlaktewater of overstroombare groenoppervlakten. Waterhoeveelheden die groter zijn dan het eigen bergend vermogen worden overgestort naar de omringende wateren.

#### *Riolering*

Door het plangebied loopt een riooltransportleiding van het Hoogheemraadschap. Via deze leiding wordt afvalwater van Julianadorp en Anna Paulowna naar de rioolwaterzuivering aan de Oostoeverweg getransporteerd. De transportcapaciteit van die leiding is niet toereikend om grote hoeveelheden afvalwater extra te kunnen transporteren. Daarom is het rioolstelsel van Kooypunt zodanig gescheiden dat er geen regenwater met het afvalwater mee naar de zuivering wordt getransporteerd. De scheiding is bereikt met een drievoudig rioolstelsel, behalve in het gebied ten noorden van de Schrijnwerkersweg, dat is nog met een tweevoudig rioolstelsel uitgevoerd.

Het drievoudig stelsel is als volgt te omschrijven:

1. een vuilwaterriool, bestemd voor zwart en grijs rioolwater, via een gemaal met persleiding aangesloten op de rioolwaterzuivering;
2. een vuil regenwater riool, bestemd voor de aansluiting van vervuilde terrein-, en wegverharding, aangesloten op een lokale coaliscentie afscheider, waarvan het gezuiverde water wordt geloosd op het oppervlaktewater; het residu wordt geloosd in het vuilwaterriool onder 1;
3. een drainerend regenwaterriool, bestemd voor de aansluiting van schone verharde oppervlakken (daken) en met de mogelijkheid om hierop drainages van terreinen en wegen aan te sluiten, rechtstreeks lozend op het oppervlaktewater.

De bestaande woningen aan de rand van het bedrijventerrein langs de rijksweg N9 hebben een plaatselijke eigen zuivering in de vorm van een (verbeterde) septic tank. Indien noodzakelijk kunnen deze woningen in de toekomst aangesloten worden op het rioolsysteem van het bedrijventerrein.

#### 4.3 Bodem

##### *Bodemopbouw*

Door sterk wisselende afzettingsomstandigheden vanwege de ligging nabij de kustlijn en de opeenvolgende koude en warme perioden tijdens het pleistoceen is de geologische opbouw van het gebied wisselend van karakter.

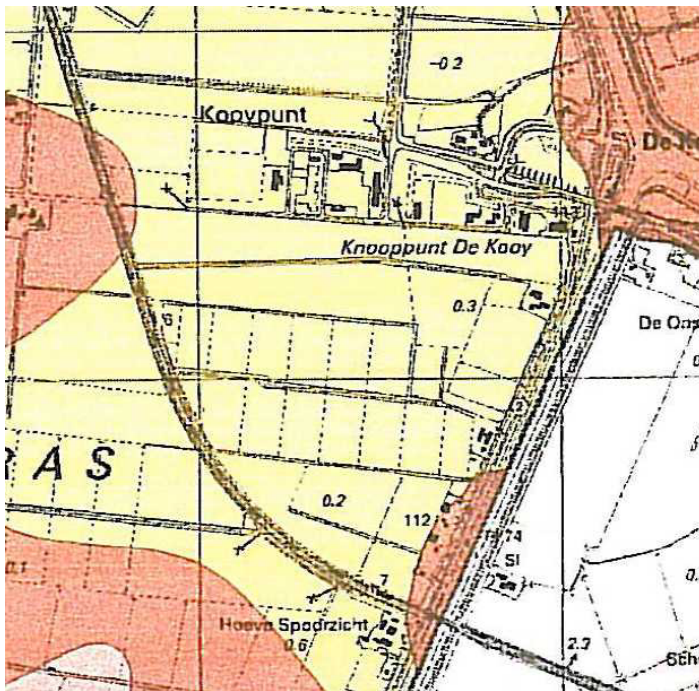
Globaal kan het volgende beeld ten aanzien van de lokale bodemopbouw worden afgeleid:

1. De bovenste 2 á 3 meter van het profiel bestaat in hoofdzaak uit zeer fijn tot matig fijn zand. In de profielen kunnen kleilensjes voorkomen van enkele decimeters dik. Lokaal kan er sprake zijn van afwijkingen op het algemene beeld: in sommige profielen is bijvoorbeeld sprake van nagenoeg geheel kleiige of venige toplaag. Ook kan dit ondiepe zandige pakket tot diepten van meer dan 2 á 3 m-mv voorkomen, bijvoorbeeld wordt op diverse locaties het "ondiepe zand" tot circa 6 m-mv wordt aangetroffen.
2. vanaf circa 2 á 3 m-mv tot circa 5 á 7 m-mv bevindt zich een heterogeen pakket waarin klei- en veenlagen de overhand hebben. Zandige inschakelingen en bijmengingen komen in deze laag in meer of mindere mate eveneens voor, waardoor de doorlatendheid lokaal sterk kan variëren.
3. Onder de bovengenoemde kleiige en venige afzettingen wordt tot circa 10 á 13 m-mv voornamelijk fijn zandige afzettingen aangetroffen. Bij enkele van de dieper uitgevoerde boringen wordt op circa 10 á 13 m-mv een veenlaag van enkele decimeters aangetroffen. Deze veenlaag komt evenwel niet overal voor.

TNO-NITG heeft op 6 november 2000 een "slechte gronden- kaart" van Den Helder gemaakt. Deze kaart is van belang in verband met de bepaling van de draagkracht van de bodem binnen het gebied. Op basis van deze kaart kan worden gesteld dat het onderhavige plangebied grotendeels bestaat uit zandgrond ("goede" grond, geel op onderstaande afbeelding) en voor een klein gedeelte uit klei-/ veengebied ("slechte" grond, rood op onderstaande afbeelding).

Uit de grondwaterkaart van DGV-TNO blijkt dat het gebied een hoogteligging heeft van 0,4 m + NAP. De stijghoogte van het grondwatervlakte van het eerste watervoerend pakket bevindt zich op circa 0,5 m – NAP.





Figuur 4.1: Slechte gronden-kaart, gemeente Den Helder (TNO-NITG 06-11-2000)

#### *Provinciaal beschermde gebieden*

De provincie Noord-Holland heeft in het provinciaal Milieubeleidsplan aangegeven dat bijzondere milieu- en bodemkwaliteiten in grondwater- en bodembeschermingsgebieden beschermd moeten worden. Deze gebieden zijn door de provincie op kaart aangegeven. Het onderhavige plangebied maakt geen deel uit van een dergelijk gebied.

Het beschermen van aardkundige waarden is ook een van de speerpunten van het provinciale landschaps- en bodembeschermingsbeleid. Aardkundige waarden hebben betrekking op geologische, geomorfologische en bodemkundige verschijnselen en processen (niet-levende natuur) en vormen ons aardkundig erfgoed. Bij de ruimtelijke ontwikkeling mag geen sprake zijn van de aantasting van de aardkundige waarde.

Binnen het plangebied zijn geen locaties aangewezen als aardkundig waardevol gebied.

In 2004 zijn in totaal 17 gebieden aangewezen als aardkundig monument voor de provinciale Aardkundige Monumentenlijst. Het plangebied komt op deze lijst niet voor.

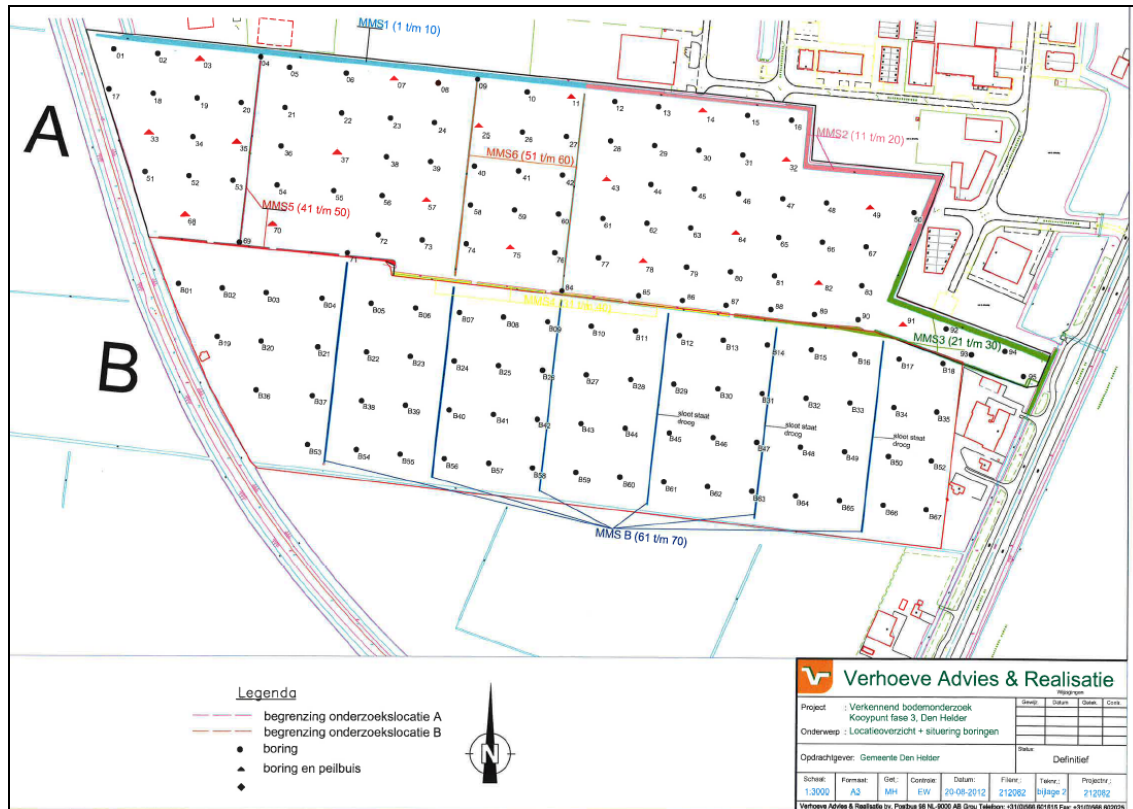
#### *Bodemkwaliteit*

Kooijpunt is globaal gelegen ten westen van de Rijksweg N9, ten oosten van de Spoorlijn Den Helder-Schagen en ten zuiden van de Rijksweg N99. Het gebied heeft oorspronkelijk een agrarische functie. Momenteel is het noordelijk deel in gebruik als bedrijventerrein. Het bedrijventerrein breidt zich naar het zuiden uit.

De Gemeente Den Helder beschikt over een bodembeheersplan en een bodemkwaliteitskaart, vastgesteld in 2007. Hierin worden de voorwaarden vermeld voor verantwoord en duurzaam hergebruik van grond. Het plangebied Kooijpunt ligt in de zone 'Kooijpunt'. Voor deze zone geldt dat de achtergrondkwaliteit van zowel boven- als ondergrond als schoon (voldoet aan de achtergrondwaarde) wordt beschouwd. Dit heeft consequenties voor de kwaliteit van hergebruikgrond, afkomstig van buiten de genoemde zones. Volgens het generieke beleid van het Besluit bodemkwaliteit kan in de zone 'Kooijpunt' alleen schone grond worden toegepast. Voor het gebied dat is/wordt bestemd als bedrijventerrein wordt momenteel bezien of door middel van het toepassen van gebiedsspecifiek beleid hergebruik van grond in de klasse 'wonen' en 'industrie' mogelijk kan worden gemaakt. In 2012 wordt een nieuwe Nota bodembeheer vastgesteld waarin het gebiedsspecifieke beleid mogelijk wordt meegenomen.

In het plangebied zijn diverse bodemonderzoeken uitgevoerd. Dit geldt dan met name voor het bedrijventerrein. Veel onderzoeken zijn gedateerd (ouder dan vijf jaar), vooral voor het gedeelte ten noorden van de Schrijnwerkersweg. Ten behoeve van de uitbreiding van het bedrijventerrein met fase 3, dat in het voorliggende bestemmingsplan mogelijk wordt gemaakt, is een nieuw verkennend bodemonderzoek<sup>3</sup> uitgevoerd voor deze fase. Deze is als bijlage bij dit bestemmingsplan gevoegd. In deze paragraaf worden de belangrijkste conclusies weergegeven. Voor fase 4 is nog geen onderzoek uitgevoerd, omdat hier met dit bestemmingsplan geen ontwikkelingen worden mogelijk gemaakt en de situatie niet wijzigt.

In het onderzoek is het onderzoeksgebied verdeeld in deellocatie A en deel B, zie figuur 4.2.



Figuur 4.2 Deellocaties verkennend bodemonderzoek

#### Deellocatie A

Op deellocatie A zijn plaatselijk in de bovengrond maximaal enkele (zeer) licht verhoogde kwikgehalten gemeten. Mogelijk hebben deze een relatie met het gebruik van kwikhoudende gewasontsmettingsmiddelen. In de ondergrond is plaatselijk een licht verhoogd gehalte aan PCB's gemeten. Deze zijn waarschijnlijk veroorzaakt door het gebruik van bestrijdingsmiddelen. Voor alle gemeten gehalten geldt dat deze dermate laag zijn, dat een aanvullend onderzoek niet noodzakelijk wordt geacht.

In het grondwater zijn plaatselijk licht verhoogde concentraties van molybdeen aangetroffen. Waarschijnlijk hebben deze een natuurlijke oorsprong. Verder is plaatselijk een licht verhoogde concentratie van dichloormethaan en dichloormethenen aangetroffen. De herkomst hiervan is vooralsnog niet bekend. De concentraties zijn echter dermate laag dat aanvullend onderzoek niet noodzakelijk wordt geacht.

Uit het waterbodemonderzoek volgt dat het slib in de onderzochte slottrajecten voor verspreiding op aangrenzende percelen in aanmerking komt.

<sup>3</sup> Verkennend bodemonderzoek percelen Kooypunt fase 3 Den Helder, 22 augustus 2012, Verhoeve Advies en Realisatie BV

## Deellocatie B

In de bovengrond zijn plaatselijk lichte verontreinigingen met kwik aangetroffen. Zoals hiervoor aangegeven, wordt verwacht dat deze mogelijk een relatie hebben met het gebruik van gewasontsmettingsmiddelen. De lage gehalten geven geen aanleiding tot het uitvoeren van aanvullend onderzoek.

Op basis van het waterbodemonderzoek blijkt dat het slib in de onderzochte sloten voor verspreiding op aangrenzende percelen in aanmerking komt.

Op basis van de onderzoeksresultaten worden geen belemmeringen verwacht ten aanzien van de voorgenomen ontwikkeling van het gebied.

### *Conclusie bodem*

Op basis van het verkennend bodemonderzoek kan worden geconcludeerd dat de bodem ter plaatse van het plangebied van voldoende kwaliteit is voor een bedrijventerrein.

## 4.4 Natuur

Voor de uitbreiding van het bedrijventerrein met fase 3 is een natuuronderzoek uitgevoerd naar de natuurwaarden<sup>4</sup>. Hieronder volgen de uitkomsten van het onderzoek.

### *Natuurbeschermingswet*

Het plangebied maakt geen onderdeel uit van een Ecologische Hoofdstructuur (EHS), Beschermde Natuurmonument, Wetland, Nationaal Park, Nationaal Landschap of Natura 2000 gebied. Ten oosten van het plangebied, op ongeveer 1 km afstand, ligt de Waddenzee, welke valt onder Natura 2000, Wetland en EHS.

Gezien de aanwezige terreintypen wordt niet verwacht dat het plangebied een functie heeft (bijvoorbeeld als hoogwatervluchtplaats) voor kwalificerende soorten van het Natura 2000 gebied.

Vanuit het literatuuronderzoek (Witteveen + Bos, [www.synbiosys.alterra.nl](http://www.synbiosys.alterra.nl)) kan het volgende gesteld worden. Omdat het plangebied op 1-2 kilometer van het meest nabijgelegen deel, het Balgzand<sup>5</sup>, is gelegen zijn indirecte effecten op de Waddenzee op voorhand niet uit te sluiten. Een aantal storingsfactoren zullen door de voorgenomen ontwikkelingen niet plaatsvinden doordat de voorgenomen ontwikkeling niet plaatsvindt in het Natura 2000 gebied zelf, zoals oppervlakteverlies, versnippering, verandering stroomsnelheid, overstromingsfrequentie, dynamiek substraat of populatiedynamiek.

Verdroging door verlaging grondwaterpeil zal door de aanleg van het bedrijventerrein naar verwachting alleen lokaal en in geringe mate worden beïnvloed.

Optische verstoring kan toenemen door de toename van verkeer door de uitbreiding van het bedrijventerrein. De omvang van dit effect is naar verwachting gering en lokaal, omdat er voornamelijk gebruik zal worden gemaakt door reeds verstoorde routes.

Storingsfactoren die mogelijk kunnen voorkomen en een indirect effect kunnen hebben op de Waddenzee zijn:

- *Stikstofeffecten* onder invloed van eventuele vestiging van bedrijven met een omvangrijke uitstoot van N-verbindingen zijn tot op grote afstand (enkele tientallen kilometers) van de bron mogelijk. Ook duinhabitattypen op de Waddeneilanden zouden hierdoor kunnen worden beïnvloed. Mocht vestiging van dergelijke bedrijvigheid aan de orde komen dan dienen de effecten hiervan op Natura 2000-gebieden in de wijde omgeving alsnog te worden onderzocht en beoordeeld. Indien dit tot onaanvaardbare schade zou leiden kunnen op het bedrijventerrein andere, minder stikstofuitstoot veroorzakende bedrijven worden gevestigd. Indien dit het geval zou zijn dienen deze bedrijven op dit aspect beoordeeld te worden. Om de stikstofuitstoot als gevolg van de uitbreiding van het bedrijventerrein te kunnen beoordelen is een onderzoek uitgevoerd naar de stikstofdepositie van de ontwikkelingen die in dit bestemmingsplan mogelijk worden gemaakt. De uitkomsten van het onderzoek naar stikstofdepositie worden in de volgende alinea toegelicht.
- *Geluidseffecten* op vogels in de Waddenzee zijn op voorhand niet uit te sluiten. Vooral eventuele bouwwerkzaamheden zoals heien kunnen tot grote afstand (meerdere kilometers) van

<sup>4</sup> Natuuronderzoek Kooypunt fase 3, Den Helder. Projectnummer 11.576, BK groep, januari 2012

<sup>5</sup> Balgzand is de wadplaat tussen Den Helder en Wieringen

de bron tot hoge geluidsniveaus leiden. Dit kan leiden tot een tijdelijke (bouwperiode) en - op de schaal van de Waddenzee - lokale verstoring van broedvogels en/of niet-broedvogels. Na de bouwperiode kan een relatief snel herstel worden verwacht omdat geen (blijvende) veranderingen optreden in het ecosysteem.

De effecten van geluidbelasting in de Waddenzee kunnen worden beperkt (mitigerende maatregelen) door inzet van geluidarme technieken (bij bouwactiviteiten), werken in voor vogels minder belangrijke perioden en inzet van geluidwerende middelen. Een permanente toename van geluidsniveaus is mogelijk onder invloed van nieuwe bedrijvigheid en van toename van het verkeer. Zoals in paragraaf 4.6 wordt geconcludeerd zijn deze geluidseffecten zeer beperkt.

#### *Stikstofdepositie*

Op grond van artikel 19j Natuurbeschermingswet 1998 (Nbwet) mag een bestemmingsplan alleen worden vastgesteld wanneer het met zekerheid niet leidt tot significant negatieve effecten op Natura 2000. In de omgeving van het plangebied liggen enkele Natura 2000-gebieden. Effecten als gevolg van stikstofdepositie kunnen op relatief grote afstand optreden. Derhalve zijn stikstofberekeningen uitgevoerd om de effecten op Natura 2000 in beeld te brengen. In een notitie<sup>6</sup> zijn de uitkomsten van de depositieberekeningen en de ecologische analyse in het kader van de Natuurbeschermingswet 1998 (Nbwet) beschreven. Hieronder worden de conclusies weergegeven.

Uitgaande van een maximale effectafstand van 10 km en gevoeligheid van kwalificerende habitattypen en soorten, zijn de volgende Natura 2000-gebieden beschouwd ten aanzien van stikstofdepositie:

- Waddenzee
- Duinen en Lage Land Texel
- Duinen Den Helder-Callantsoog

De onderzochte toetsjaren zijn: de referentiesituatie (feitelijke situatie in 2012), de plansituatie in 2013 en 2023, de autonome situatie in 2013 en 2023.

Geconcludeerd wordt dat voor alle drie de Natura 2000-gebieden in 2013 sprake is van een (zeer) beperkte toename aan stikstofdepositie ten opzichte van de huidige situatie.

De grootste toename vindt plaats in het Natura 2000-gebied Duinen Den Helder-Callantsoog op het habitatype Duinheiden met kraaihei, droog (H2140B), met een toename van 0,35 mol N/ha/jr ten opzichte van de huidige situatie. Voor alle habitattypen geldt dat het slechts een tijdelijke toename van stikstofdepositie betreft, in 2023 is op alle habitattypen namelijk een afname berekend ten opzichte van de huidige situatie. Er is dus sprake van een zeer beperkte tijdelijke toename aan stikstofdepositie als gevolg van het plan op de habitattypen van de Natura 2000-gebieden.

De berekende toenames zijn zodanig klein, dat deze in ecologisch opzicht geen merkbare invloed hebben op de kwaliteit van de betreffende habitattypen, zeker omdat het gaat om een tijdelijke toename. Derhalve kunnen significant negatieve effecten met zekerheid worden uitgesloten en is het plan uitvoerbaar in het licht van artikel 19j Nbwet.

#### *Flora- en faunawet*

De Flora- en faunawet is bedoeld om zorgzaam om te gaan met beschermde planten en dieren. Dit geldt zowel tijdens de uitvoering van de werkzaamheden als ten aanzien van het ontwerp. Tevens houdt dit in dat gedurende de werkzaamheden rekening gehouden wordt met de beschermde soorten om schade aan deze soorten te voorkomen of de effecten zoveel mogelijk te beperken.

Tijdens de veldonderzoeken zijn naast de groep van vogels en sporen van mol geen strikt beschermde soorten aangetroffen. Wel zijn er een aantal algemeen voorkomende soorten aangetroffen en aan de hand van dit verkennend onderzoek wordt verder verwacht dat de volgende strikt beschermde soort(groep)en voor kunnen komen:

- Flora (o.a. rietorchis)
- Rugstreeppad
- Huismus en gierzwaluw (buurtschap De Kooy en oude(re) woonhuizen/boerderijen)

<sup>6</sup> Notitie stikstofdepositie bedrijventerrein Kooypunt, 26 oktober 2012, Grontmij

- Vleermuizen (buurtschap de Kooy, de bunker en het Noordhollands Kanaal)

Algemeen voorkomende soorten zijn niet ontheffingsplichtig mits de zorgplicht in acht wordt genomen. Vanuit de zorgplicht die de flora- en faunawet oplegt, moeten de negatieve gevolgen van de uitvoering van de werkzaamheden zoveel mogelijk worden verzacht (mitigerende maatregelen).

- Voor alle beschermde inheemse (ook de algemeen voorkomende) vogelsoorten geldt vanuit de Flora- en faunawet een verbod op handelingen die nesten of eieren beschadigen of verstoren. In de praktijk betekent dit dat versturende werkzaamheden alleen buiten het broedseizoen<sup>7</sup> uitgevoerd mogen worden. Handelingen die een vaste rust- of verblijfplaats van beschermde vogels verstoren zijn eveneens niet toegestaan. Nestlocaties van boomvalk, buizerd, gierzwaluw, grote gele kwikstaart, havik, huismus, kerkuil, oehoe, ooievaar, ransuil, roek, slechtvalk, sperwer, steenuil, wespindief en zwarte wouw worden gezien als jaarrond beschermde vaste rust- en verblijfplaats. Voor de verstoring van deze verblijfplaatsen en belangrijk leef- of foerageergebied is ook buiten het broedseizoen een ontheffing noodzakelijk. In het plangebied kunnen, afhankelijk van de plannen, mogelijke jaarrond beschermde nestlocaties van huismus en gierzwaluw worden verstoord of verwijderd. Indien de woonhuizen of boerderijen worden afgebroken dient nader onderzoek naar het voorkomen van huismus en gierzwaluw plaats te vinden.
- Met betrekking tot beschermde flora dient nader onderzoek plaats te vinden naar het voorkomen van o.a. strikt beschermde orchideeën binnen het plangebied. Met name de braakliggende delen binnen het plangebied kunnen, gezien het schrale bodemtype, een groeiplaats vormen voor orchideeën.
- Met betrekking tot amfibieën wordt verwacht dat naast de algemeen voorkomende soorten de strikt beschermde rugstreeppad voorkomt binnen het plangebied. Het betreft hierbij zowel activiteit van de soort binnen het bestaande industrieterrein, met name aan of in de braakliggende delen, als het aangrenzende agrarische gebied. Nader onderzoek naar het voorkomen van rugstreeppad is dan ook noodzakelijk. Met betrekking tot algemeen voorkomende beschermde amfibieën is in het kader van de zorgplicht aan te bevelen om het dempen en vergraven van watergangen plaats te laten vinden wanneer de larven zijn volgroeid (augustus) en voordat de volwassen exemplaren zich ingraven voor de winterslaap (november).
- Met betrekking tot de groep van vleermuizen wordt niet verwacht dat belangrijke vliegroutes of verblijfplaatsen worden verstoord of zullen verdwijnen. Echter zal met name het Noordhollands Kanaal een vliegroute/foerageergebied vormen voor onder andere meer- en/of water-vleermuis. Indien ook de oevers van het Noordhollands Kanaal, i.v.m. de verdere ontwikkeling van het industrieterrein, in gebruik worden genomen als laad- en loskade en worden voorzien van verlichting, is nader onderzoek naar het gebruik van het kanaal door meer- en water-vleermuis noodzakelijk. Ook bij eventuele ontwikkelingen in het buurtschap De Kooy dient nader onderzoek plaats te vinden naar het voorkomen van (verblijfplaatsen van) vleermuizen.

Andere strikt beschermde soorten, dan hierboven genoemd, worden niet verwacht in het plangebied. Nader onderzoek naar andere soort(groep)en is dan ook niet noodzakelijk.

#### *Onderzoek beschermde soorten*

Naar aanleiding van het natuuronderzoek Kooypunt fase 3 is een nader onderzoek naar beschermde soorten<sup>8</sup> uitgevoerd. De rapportage van dit onderzoek is als bijlage bij dit bestemmingsplan gevoegd. In deze paragraaf worden de belangrijkste conclusies weergegeven.

Voor vogels wordt geconcludeerd dat, met uitzondering van de Huismus geen jaarrond beschermde soorten zijn aangetroffen. De aanwezigheid van de Huismus concentreert zich in het

<sup>7</sup> In het kader van de Flora- en faunawet wordt voor het broedseizoen geen standaardperiode gehanteerd. Van belang is of een broedgeval verstoord wordt, ongeacht de datum. Doorgaans gaat het hierbij om de periode van 15 maart t/m 15 juli.

<sup>8</sup> Natuuronderzoek Kooypunt fase 3 Den Helder, Projectnummer 11.576, juli 2012, BK Groep

buurtschap De Kooij. Aangezien het buurtschap in zijn huidige vorm blijft bestaan, wordt met de voorgenomen ontwikkeling geen jaarrond beschermde nestlocaties verstoord of verwijderd. Nader onderzoek of een ontheffingsaanvraag voor vogelsoorten met een jaarrond beschermde rust- en verblijfplaats is niet aan de orde.

Met betrekking tot vleermuizen worden geen belangrijke vliegroutes of verblijfplaatsen verstoord of zullen verdwijnen als gevolg van de verdere ontwikkeling van het industrieterrein. Echter zal met name het Noordhollandsch Kanaal een vliegroute/foerageergebied vormen voor onder andere de Meer- en/of Watervleermuis. Wel wordt aangegeven dat, indien ook de oevers van het Noordhollandsch Kanaal in verband met de verdere ontwikkeling van het industrieterrein, in gebruik worden genomen als laad- en loskade en worden voorzien van verlichting, nader onderzoek naar het gebruik van het kanaal door Meer- en Watervleermuis noodzakelijk is. Met voorliggend bestemmingsplan wordt echter geen laad- en loskade langs het Noordhollandsch Kanaal mogelijk gemaakt en is dit dus niet aan de orde. Verder is ook de bebouwing van het buurtschap De Kooij mogelijk geschikt als verblijfplaats voor vleermuizen. In de huidige voorname zal het buurtschap gehandhaafd blijven, waarmee nader onderzoek niet nodig is.

Over beschermde flora wordt geconcludeerd dat uitsluitend bij de afslag van de N99 - N9 een tweetal exemplaren van de Rietorchis is aangetroffen. Naar verwachting zullen deze groeiplaatsen niet onderhevig zijn aan de verdere ontwikkeling van het industrieterrein en is een ontheffing in het kader van de Flora- en faunawet niet aan de orde.

Voor het vergraven en/of dempen van watergangen binnen het plangebied is een ontheffing in het kader van de Flora- en faunawet noodzakelijk voor het verstoren en (tijdelijk) ongeschikt maken van het leefgebied van Kleine Modderkuiper en Bittervoorn. In verband met het voorkomen van deze soorten dienen de werkzaamheden aan de watergangen (uitdiepen /dempen) in de minst kwetsbare periode te worden uitgevoerd, namelijk na de voortplantingsperiode (april t/m juli) en voordat genoemde soorten in winterrust (november/december t/m maart) gaan. Deze ontheffingsaanvraag loopt gelijk met de ter inzage legging van het voorontwerp bestemmingsplan.

Ook met betrekking tot algemeen voorkomende beschermde amfibieën is in het kader van de zorgplicht aan te bevelen om het dempen en vergraven van watergangen plaats te laten vinden wanneer de larven zijn volgroeid (augustus) en voordat de volwassen exemplaren zich ingraven voor de winterslaap (november).

Uit het nader onderzoek naar het voorkomen van de Rugstreeppad is gebleken dat de soort nu niet voorkomt binnen de planlocatie. Een ontheffingsaanvraag met betrekking tot rugstreeppad is dan ook niet aan de orde.

#### *Conclusie natuur*

Met betrekking tot de Natuurbeschermingswet wordt geconcludeerd dat significante effecten van toekomstige bedrijven op het bedrijventerrein Kooypunt met een substantiële uitstoot van geluid en stikstof kunnen worden uitgesloten.

Meer generieke effecten van de uitbreiding op vogels in N2000-gebied Waddenzee als gevolg van geluidbelasting zullen een tijdelijk karakter hebben en/of beperkt van omvang zijn. Effecten van geluidbelasting in de Waddenzee kunnen worden beperkt (mitigerende maatregelen) door inzet van geluidarme technieken (bij bouwactiviteiten), werken in voor vogels minder belangrijke perioden en inzet van geluidwerende middelen.

Met het flora en fauna onderzoek is aangetoond dat het gebied geschikt is voor verschillende beschermde soorten, maar uit het nader onderzoek is gebleken dat alleen de Bittervoorn en de Modderkuiper in het plangebied aanwezig zijn. Omdat sloten worden gedempt is ontheffing van de Flora- en faunawet voor deze soorten noodzakelijk. Deze ontheffingsaanvraag loopt gelijk met de ter inzage legging van het voorontwerp bestemmingsplan.

## 4.5 Archeologie

Synthegra heeft een archeologisch bureauonderzoek<sup>9</sup> uitgevoerd voor een terrein aan de Rijksweg (N9) in Den Helder. Hieronder worden de bevindingen van het onderzoek weergegeven.

### *Opbouw ondergrond*

De diepere ondergrond van het plangebied bestaat uit dekzand (Laagpakket van Wierden van de Formatie van Boxtel). De top van het dekzand is naar verwachting nog intact en ligt op circa 6 m beneden maaiveld. Het dekzand is bedekt met (mogelijk) een laag Basisveen (Formatie van Nieuwkoop), waarop wadafzettingen liggen (Laagpakket van Wormer van de Formatie van Naaldwijk). De ondiepe ondergrond van het plangebied bestaat uit zeezand (en –klei) dat tot het Laagpakket van Walcheren van de Formatie van Naaldwijk wordt gerekend. De ondergrond in het plangebied is plaatselijk tot op aanzienlijke diepte omgezet. Binnen het plangebied komen kalkhoudende vlakvaaggronden voor.

### *Archeologische vindplaatsen*

Binnen 6,0 m beneden maaiveld worden geen archeologische vindplaatsen verwacht. Voor de dieper gelegen pleistocene ondergrond geldt een onbekende verwachting.

### *Effecten*

Naar verwachting zullen eventuele graafwerkzaamheden geen bedreiging vormen voor het bodemarchief. Indien werkzaamheden dieper dan 5,0 m beneden maaiveld uitgevoerd zullen worden bestaat de kans dat eventuele resten uit de periode laat-paleolithicum tot en met het vroeg-neolithicum bedreigd worden.

### *Conclusie archeologie*

De effecten op archeologie zijn beperkt. Op grond van de resultaten van het onderzoek wordt voor het plangebied enkel vervolgonderzoek geadviseerd indien de graafwerkzaamheden dieper dan 5,0 m beneden maaiveld zullen worden uitgevoerd. In dat geval dient op de deellocatie voorafgaand aan de werkzaamheden een verkennend booronderzoek uitgevoerd te worden. Indien de graafwerkzaamheden niet dieper dan 5,0 m beneden maaiveld zullen worden uitgevoerd wordt geen vervolgonderzoek geadviseerd.

## 4.6 Geluid

### 4.6.1 *Verkeerslawaaai*

Het uitgevoerde onderzoek<sup>10</sup> geeft aan dat het gecumuleerde geluidniveau van alle wegen samen zonder aftrek volgens artikel 110 g Wgh maximaal 68 dB bedraagt. De autonome groei en de planbijdrage van het verkeer leidt ertoe dat er sprake is van 1 dB toename op sommige beoordelingspunten binnen het plangebied.

Aangezien de voorgenomen ontwikkeling geen zorg draagt voor het realiseren van nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen, en er ook geen nieuwe wegen worden aangelegd waarbij binnen de zone bestaande woningen zijn gelegen, bestaat er geen noodzaak voor een onderzoek in het kader van de Wet geluidhinder. Toetsing aan grenswaarden hoeft dan ook niet plaats te vinden.

### 4.6.2 *Industrielawaai*

In opdracht van de gemeente Den Helder is door Buro Appel een akoestisch onderzoek<sup>11</sup> verricht naar de akoestische gevolgen van de uitbereiding van het gezoned industrieterrein Kooypunt. In het onderzoek is in kaart gebracht op welke wijze de nieuwe zonegrens zal komen te liggen, waarbij rekening wordt gehouden met een optimale inrichting van het industrieterrein

9 Bureauonderzoek Industrieterrein Kooypunt te Den Helder, Synthegra bv, 2 februari 2012

10 Kooypunt Den Helder, akoestisch onderzoek in het kader van het Bestemmingsplan, Grontmij Nederland BV, 6 juni 2012

11 Akoestisch Onderzoek, Uitbreiding en geluidverkaveling industrieterrein Kooypunt, Buro Appel, 23 november 2011

en een aanvaardbare geluidbelasting van de gevels van de woningen die binnen de zone liggen. Hieronder worden de resultaten van het onderzoek weergegeven.

#### *Uitgangspunten onderzoek*

Voor de uitbreiding van het industrieterrein en de bepaling van de nieuwe geluidzone zijn de volgende uitgangspunten aangehouden:

- De geluidruimte op basis van de vigerende vergunningen en toelaatbare geluidruimte; (Activiteitenbesluit) van de bestaande bedrijven;
- Een geluidbelasting van de gevels van de woningen (inclusief MTG-woningen) in de zone van ten hoogste 55 dB(A);
- Een invulling van de nieuwe braakliggende terreindelen met een geluidkental van ten minste 60 dB(A)/m<sup>2</sup>, maar bij voorkeur 65 dB(A)/m<sup>2</sup>, waardoor vestiging van bedrijven tot milieucategorie 4 mogelijk is. (NB hierna is besloten een deel waar categorie 4.1 mogelijk is terug te brengen naar categorie 3.2).

#### *De geluidszone*

Op de zonekaart welke in figuur 4.2 is opgenomen is de toekomstige 55 dB(A) en 50 dB(A) contour geplotevenals de voorgestelde ligging van de zonegrens, waarbij gecorrigeerd is voor de soms wat grillige interpolaties van het rekenmodel. Hierbij opgemerkt dat de ligging van de zonegrens ruimer is gekozen dan de 50dB(A) contour.



Figuur 4.3 Berekende 50 en 55 dB(A)-contouren en voorgestelde zonewijziging

De contouren zijn berekend op grond van het uitgevoerde onderzoek. Deze zonegrens is tevens op de verbeelding van dit bestemmingsplan opgenomen en wordt daarmee vastgesteld en dus definitief.

#### *Woningen*

In de onderstaande tabel is de geluidbelasting van de woningen binnen de zone weergegeven.



Tabel 4.1 Geluidbelasting in dB(A) voor woningen met hogere waarde

Naam	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal
W001_A	Woning Rijksweg 27-30 (MTG=51 dB(A))	1,5	45,5	40,5	35,9	45,9
W001_B	Woning Rijksweg 27-30 (MTG=51 dB(A))	5	47,2	42,3	37,4	47,4
W001_C	Woning Rijksweg 27-30 (MTG=51 dB(A))	7,5	47,7	42,7	37,8	47,8
W002_A	Woning Rijksweg 31-34 (MTG=51 dB(A))	1,5	46,9	42	37,2	47,2
W002_B	Woning Rijksweg 31-34 (MTG=51 dB(A))	5	47,9	43	38,2	48,2
W002_C	Woning Rijksweg 31-34 (MTG=51 dB(A))	7,5	47,6	42,7	37,8	47,8
W003_A	Woning Rijksweg 39-40 (MTG=51 dB(A))	1,5	47,3	42,4	37,7	47,7
W003_B	Woning Rijksweg 39-40 (MTG=51 dB(A))	5	44	39,1	34,5	44,5
W004_A	Woning Rijksweg 41-45 (MTG=51 dB(A))	1,5	49	44,1	39,2	49,2
W004_B	Woning Rijksweg 41-45 (MTG=51 dB(A))	5	49,5	44,7	39,7	49,7
W005_A	Woning Kortevliet 6	5	47,7	42,6	37,7	47,7
W006_A	Woning Kortevliet 62	5	50	44,8	39,9	50
W007_A	Woning Middenvliet 14b (MTG=54 dB(A))	5	51,1	46	41	51,1
W008_A	woning Middenvliet 16 (MTG=55 dB(A))	5	52,1	47	42	52,1
W009_A	Woning Middenvliet 14a	5	47,2	42	37,1	47,2
W010_A	Woning Middenvliet 27d	5	46,6	41,5	36,5	46,6

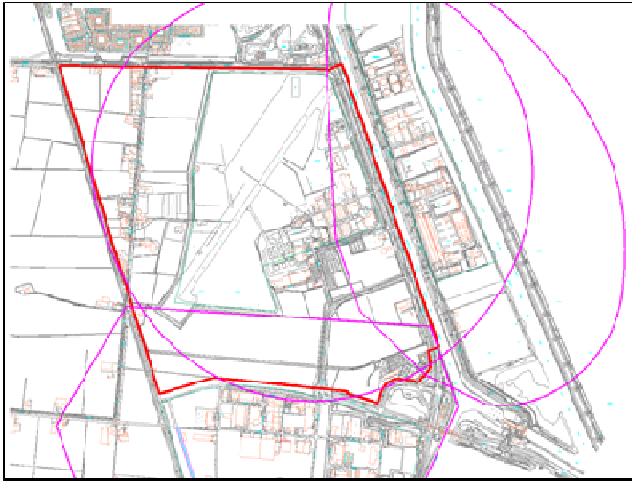
Voor de woningen Middenvliet 14b en Middenvliet 16 bedraagt de geluidbelasting meer dan 50 dB(A), maar hiervoor is reeds een hogere waarde vastgesteld. Op alle woningen kan worden voldaan aan MTG-waarde. Voor de bestaande MTG-woningen betekent dit dat er geen nadere besluitvorming hoeft plaats te vinden.

Maatregelen bij de bron zijn nog niet mogelijk voor de braakliggende terreinen omdat daar nog geen concrete invulling bekend is. Voor de bestaande bedrijven is rekening gehouden met toepassing van Best Beschikbare Technieken (BBT) en zijn maatregelen in een aantal vergunningen vastgelegd, zoals de verplichting tot het in stand houden van aaneengesloten aarden wallen voor de afscherming van geluid. Voor nieuwe bedrijven zal ook, conform de wet, BBT voorgeschreven worden. Afwegingen ten aanzien van BBT vinden plaats in het kader van de milieu-regelgeving Wet milieubeheer (Wm), Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo).

Gezien de opzet tot invulling van laagwaardige industrie zal het treffen van maatregelen in de overdrachtsweg niet voor de hand liggen, mede gezien de ruime opzet van het bedrijfsterrein en het karakter van de omgeving. Ten aanzien van maatregelen aan de gevels van de woningen is hoofdstuk VIIIb van de Wet geluidhinder van toepassing. De maximaal toelaatbare geluidbelasting binnen woningen bedraagt, voor zover het geen saneringswoningen betreft, volgens de Wet geluidhinder 35 dB(A). Op grond van het Bouwbesluit 2003 en zijn voorlopers dient de geluidwering van de uitwendige scheidingsconstructie van een verblijfsgebied ten minste 20 dB te bedragen. Dit is ook een algemeen aanvaard uitgangspunt voor goed onderhouden woningen. Het is derhalve niet de verwachting dat de maximaal toelaatbare geluidsbelasting binnen woningen zal worden overschreden bij een geluidbelasting van de gevel van ten hoogste 55 dB(A). Nader onderzoek naar de gevelgeluidwering van de woningen is dan ook in het kader van de hogere waarde industrielawaai niet noodzakelijk.

#### Gezoneerde industrieterreinen

In het plangebied liggen (gedeeltelijk) de geluidzones van drie gezoneerde industrieterreinen: Oostever, Kooypunt en De Kooy.



Gezoneerd industrieterrein Oostoever bevindt zich oostelijk van het plangebied. De geluidzone is vastgesteld bij Koninklijk Besluit Oostoever van 22 juni 1990 (KB 90.014980), en is sindsdien niet gewijzigd.

Aan de noordzijde van het plangebied bevindt zich de uiterste rand van het gezoneerd industrieterrein De Kooy. De bij dat gebied behorende geluidzone is vastgesteld ten behoeve van het proefdraaien van helikopters (niet luchtvaart gebonden) op het terrein van vliegveld De Kooy, bij Koninklijk Besluit De Kooy op 12 oktober 1990 (KB 90.020931). Deze zone is sindsdien niet gewijzigd. De Kooybuurt ligt volledig buiten deze zone. Doordat de zone slechts een smalle strook over de noordzijde van het plan loopt en daarbinnen geen bebouwing is toegestaan heeft het verder geen gevolgen voor het bestemmingsplan.

Dit wordt bevestigd door Akoestisch onderzoeken ten behoeve van het zonebeheer welke door TNO wordt gemaakt in opdracht van het ministerie van Defensie. Hieruit blijkt dat de 50 dB(A) etmaalwaarde contour t.g.v. de grondgebonden geluidsactiviteiten RBS 2012 (groene lijn) van het Maritiem Vliegveld de Kooy ligt binnen de Zonegrens (geel). (zie figuur 4.4).



Figuur 4.4 Geluidcontour 50 dB(A) (groen) en zonegrens (geel)

#### 4.6.3 Luchtvaartlawaaï

De Luchthaven de Kooy (civiel en militair) heeft een vergunning tot maximaal 48.500 vliegbevingen. De geluidsbelasting hiervan dienen te liggen binnen de z.g. KE-contouren. Deze KE-contouren liggen over het hele plangebied.



De geluidszonering, ingevolge de Luchtvaartwet en weergegeven als KE-contouren, is voor Marine Vliegveld De Kooy door Ministerie van Defensie vastgesteld bij besluit MG 92058762 van 5 juni 1992.

Uit het rapport Geluidsbelasting Den Helder Airport van het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium (NLR) over de uitbreiding van het aantal civiele bewegingen van 27.000 naar 30.000 bewegingen (binnen het totaal aantal van 48.500 vliegbewegingen) blijkt dat dit mogelijk

is binnen de vastgestelde KE-geluidscontouren. Ter informatie: de prognose betreffende het werkelijke aantal luchtverkeersbewegingen civiel over 2013 bedraagt 23.920 vliegbewegingen.

Alle geluidsgevoelige bebouwing binnen het bestemmingsplan is gelegen in de 35-40 Ke contour.

Dit houdt in dat er geen geluidsmaatregelen noodzakelijk zijn ten aanzien van bestaande bebouwing. Voor nieuwe geluidsgevoelige bebouwing geldt dat aangetoond moet worden dat het binnengeluidsniveau niet hoger is dan 35 dB(A).

#### 4.6.4 Conclusie geluid

Het effect op geluidsbelasting als gevolg van verkeer is minimaal. Door de voorgenomen ontwikkeling op sommige beoordelingspunten met 1dB toe. Een verschil van 1 dB(A) is voor het menselijke oor niet of nauwelijks hoorbaar.

Nader onderzoek naar de gevelgeluidwering van de woningen is in het kader van de hogere waarde industrielawaai niet noodzakelijk.

Uit onderzoek blijkt dat de geluidgevoelige bebouwing in dit bestemmingsplan binnen de 35-40 Ke contour liggen en er geen geluidmaatregelen nodig zijn met betrekking tot luchtvaartlawaai.

#### 4.7 Luchtkwaliteit

Ontwikkelingen die niet in betekenende mate bijdragen aan (verslechtering van) de luchtkwaliteit, hoeven niet nader onderzocht te worden. Projecten die minder bijdragen dan 3% van de grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie van zwevende deeltjes of stikstofdioxide worden geacht niet in betekenende mate bij te dragen. Voor dergelijke projecten hoeft geen luchtkwaliteitonderzoek te worden uitgevoerd. Ook is toetsing aan de normen niet nodig.

In de regeling NIBM is voor diverse categorieën aangegeven bij welke omvang van een initiatief de 3% grens bereikt is. De realisatie van het plan valt niet binnen één van de categorieën zoals genoemd in de regeling NIBM. Eén van de categorieën betreft een ontwikkeling met maximaal 1.500 woningen.

De verkeersaantrekkende werking van het bedrijventerrein is aanzienlijk lager dan van de ontwikkeling van 1.500 woningen. Omdat de ontwikkeling van een bedrijventerrein niet is opgenomen in één van de categorieën en er niet kan worden uitgegaan van standaarden, is een toets naar de effecten op de luchtkwaliteit uitgevoerd<sup>12</sup>.

Uit de berekeningen die zijn uitgevoerd met het programma Geomilieu versie V2.11, blijkt dat er in 2012, 2013 en 2023 geen overschrijdingen plaatsvinden van de NO<sub>2</sub> (stikstof), PM<sub>10</sub> (fijnstof) grenswaarden. Dit geldt voor posities dichtbij het bedrijventerrein, langs de wegen en bij de dichtstbijzijnde woningen. De verschillen tussen de plansituatie en de autonome situatie zijn zeer klein. Ten opzichte van de huidige situatie is er een dalende trend in zowel de concentratie NO<sub>2</sub> als de concentratie PM<sub>10</sub>.

#### Conclusie lucht

Gebaseerd op de resultaten van het onderzoek kan het bestemmingsplan, wat betreft de effecten op de luchtkwaliteit, zonder meer worden uitgevoerd. Er worden geen overschrijdingen van grenswaarden berekend.

#### 4.8 Externe veiligheid

Het aspect externe veiligheid gaat om risico's ten aanzien van het vervoer, de opslag en het bewerken van gevaarlijke stoffen. De risico's met betrekking tot gevaarlijke stoffen worden geïdentificeerd in het zogenaamde Plaatsgebonden risico (PR) en het Groepsrisico (GR). Een toename van het groepsrisico dient verantwoord te worden. De verantwoording is erop gericht om een weloverwogen besluit te nemen over situaties waarin sprake is van een (toename) van het groepsrisico. Het uiteindelijke besluit is aan het bevoegd bezag.

<sup>12</sup> Kooypunt Den Helder, onderzoek luchtkwaliteit in het kader van het bestemmingsplan, Grontmij Nederland BV, 19 oktober 2012

Plaatsgebonden risico (PR)

De kans per jaar dat een persoon komt te overlijden door een ongeval met (het transport van) gevaarlijke stoffen, indien deze persoon zich permanent (vierentwintig uur per dag, gedurende het gehele jaar) en onbeschermd op een bepaalde plaats zou bevinden.

Groepsrisico (GR)

De kans per jaar dat in één keer een groep mensen komt te overlijden bij een ongeval met gevaarlijke stoffen.

Onderzoek

Door de Veiligheidsregio Noord Holland Noord (VR NHN) is de locatie van het plangebied getoetst op het aspect externe veiligheid. Hierbij is gebruik gemaakt van de gegevens in de provinciale professionele risicokaart en bij VR NHN bekende gegevens over risicovolle objecten.

Een ruimtelijk besluit moet worden getoetst aan de wet- en regelgeving ten aanzien van externe veiligheid. Voor risicovolle bedrijven zijn de normen voor het plaatsgebonden risico en de verantwoordingsplicht voor het groepsrisico vastgelegd in het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) en de bijbehorende regeling (Revi).

Voor hoge druk aardgastransportleidingen zijn de normen voor het plaatsgebonden risico en de verantwoordingsplicht voor het groepsrisico vastgelegd in het Besluit houdende milieukwaliteitsnormen externe veiligheid voor het vervoer van gevaarlijke stoffen door buisleidingen (Bevb).

Risicovolle inrichtingen

In het plangebied bevindt zich een Total LPG-tankstation, gevestigd aan de Touwslagerweg 1a in Den Helder. Dit LPG-tankstation heeft twee ondergrondse opslagtanks van 20m<sup>3</sup> en de doorzet van het tankstation is gelimiteerd in de milieuvergunning tot 1000 m<sup>3</sup>/jaar. De veiligheidssituatie rondom deze inrichting is in opdracht VR NHN onderzocht en aan u gerapporteerd<sup>13</sup>. Ten tijde van het onderzoek was de doorzet van het station niet gelimiteerd. Uit deze rapportage blijkt de plaatsgebonden risicocontour (PR=10<sup>-6</sup>) van de installatie op het eigen terrein ligt en dat er ten aanzien van het plaatsgebonden risico geen knelpunten zijn. Op de verbeelding zijn de zones rondom het LPG-vulpunt en de LPG-afleverzuil vermeld.

Binnen het invloedsgebied liggen een aantal objecten, waaronder een aantal (bedrijfsgebonden) woningen. Ook is er een perceel binnen het invloedsgebied dat bestemd is voor bedrijven maar nog niet is bebouwd.

Het totaal aantal personen in het invloedsgebied bedraagt circa 42 voor de dagsituatie en 7 voor de nachtsituatie. In het eerder genoemde rapport is deze situatie voor een worstcase scenario uitgewerkt. Daarmee kan het aantal personen in het invloedsgebied toenemen tot maximaal 299. Daarmee is de invloed op het groepsrisico niet significant (maximaal 0,075x de oriënterende waarde). Indien de toename in het invloedsgebied onder de 299 personen blijft zal dat geen significante bijdrage leveren aan het groepsrisico. Deze blijft dan onder de 0,1x de oriëntatiewaarde.

Tevens bevindt het plangebied (noord-oostelijk deel) zich onder het invloedsgebied van de NAM (Oostoeverweg). De toename als gevolg van geplande activiteiten is onderzocht en bedraagt in de toekomstige situatie maximaal 0,069x de oriëntatiewaarde ten opzichte van de huidige waarde van circa 0,01x de oriëntatiewaarde. Ook deze toename is kleiner dan 0,1x de oriëntatiewaarde.

Transport gevaarlijke stoffen over de weg

Voor het transport van gevaarlijke stoffen zijn de provinciale wegen N9 en N99 van belang. Beide wegen zijn opgenomen in het Basisnet Weg voor het transport van gevaarlijke stoffen. Beide wegen zijn vrijgesteld voor het transport van gevaarlijke stoffen. De veiligheidssituatie voor de genoemde wegen is recentelijk door het ministerie Infrastructuur en Milieu (I&M) onderzocht en

<sup>13</sup> Risicoanalyse LPG-Tankstation Total, Touwslagerweg 1a te Den Helder. Prevent Adviesgroep, VO2, 26 januari 2009.

gerapporteerd<sup>14</sup>. In deze rapportage zijn de wegvakken langs het plangebied niet als aandachtsgedebied aangeduid. In opdracht van VR NHN is een onderzoek uitgevoerd naar de consequenties van het vervoer van gevaarlijke stoffen in de regio op ruimtelijke ontwikkelingen<sup>15</sup>. Uit dit onderzoek blijkt dat over beide wegen redelijke hoeveelheden gevaarlijke stoffen (hoofdzakelijk LPG en propaan) worden vervoerd. Op basis van de huidige inzichten en beschikbare informatie worden beide wegen niet als knelpunt aangeduid. Het aantal transporten over beide wegen liggen lager dan de maximale gebruiksruimte ter hoogte van het plangebied. Het plaatsgebonden risico van beide wegen ligt op het wegvak. In dit bestemmingsplan worden in fase 1 en 2 alleen bestaande functies (woningen en bedrijven) vastgelegd. Fase 3a is gericht op het ontwikkelen het terrein. Binnen het invloedsgebied van de N9 staat een aantal bouwvlakken die bestemd zijn voor bedrijven, maar die nu nog onbebouwd zijn. In principe is het mogelijk dat er op deze vlakken kantoorgebouwen kunnen worden gerealiseerd. De maximaal toelaatbare concentratie personen binnen het invloedsgebied van deze weg is getoetst aan de hand van Rekentool Groepsrisico wegen behorende bij Rapportage consequenties Basisnet Weg. Een toename van minder dan 400 personen binnen het invloedsgebied zal geen significante effect hebben op het groepsrisico.

### Buisleidingen

Het plangebied wordt doorkruist door een aardgastransportleidingstracé. In het tracé liggen vier hoge druk buisleidingen waarvan de specificaties met bijbehorende effectgebieden in onderstaande tabel is weergegeven. Buisleiding W-574-KR vertakt tevens naar de noordgrens van het plangebied.

Buisleiding	Diameter (inch)	Werkdruk (bar)	1% letaliteit (meter)	100% letaliteit (meter)	Secundaire branden (meter)
W-574-KR	8	40	95	50	95
A-593-KR	36	66	430	180	430
A-591-KR	42	66	490	190	490
A-616-KR	48	66	540	210	540

Het maatgevend effectgebied wordt bepaald door de buisleiding met de grootste diameter en werkdruk. In dit geval is dat de buisleiding A-616-KR met een diameter van 42 inch en een werkdruk van 66 bar. Het 100% letaliteitgebied van deze leiding ligt op circa 210 meter. Dat wil zeggen dat alle aanwezigen in de buitenlucht als gevolg van intense hitte zullen komen te overlijden bij het falen van de buisleiding. Van de binnenshuis aanwezigen zal slechts 10% overlijden aan verwondingen. Het gebied waarbinnen gewonden vallen en secundaire branden zullen optreden ligt op circa 540 meter. Het oostelijk deel van het plangebied gezien vanaf het leidings-tracé bevindt zich geheel binnen dit gebied. Aan de westkant is de ligging van het gebied vergelijkbaar.

Het groepsrisico is in opdracht van de gemeente onderzocht<sup>16</sup> voor zowel de huidige situatie als de toekomstige situatie. Uit deze onderzoeken blijkt het groepsrisico ten gevolge van de geplande ontwikkelingen niet meer dan 0,002x de oriëntatiewaarde zal toenemen. Deze toename wordt als niet significant beschouwd.

### **Beperkte verantwoording groepsrisico**

Er kan worden volstaan met een beperkte verantwoording groepsrisico omdat het groepsrisico niet boven de 0,1x oriëntatiewaarde uitkomt. De volgende motivatie-elementen worden betrokken in de groepsrisicoverantwoording:

- Dichtheid van personen in het invloedsgebied

Het totaal aantal personen in het invloedsgebied bedraagt circa 42 voor de dagsituatie en 7

<sup>14</sup> Eindrapportage basisnet weg, hoofdtransport basisnet werkgroep weg versie 1.0, oktober 2009

<sup>15</sup> Rapportage consequenties Basisnet Weg en Circulaire RVGS 2010, Prevent adviesgroep 2012

voor de nachtsituatie. Hier wordt uitgegaan van een worst case scenario. Daarmee kan het aantal personen in het invloedsgebied toenemen tot maximaal 299.

- Groepsrisico huidig en toekomstig  
Op basis van eerder uitgevoerde onderzoeken kan worden gesteld dat het groepsrisico ruim onder de oriënterende waarde van het groepsrisico zal liggen. Ten gevolge van dit plan zal het groepsrisico niet significant wijzigen. Een toename van circa 0,005x de oriëntatiewaarde is te zien ter hoogte van de NAM-contour en een toename van circa 0,002x de oriëntatiewaarde ter hoogte van het buisleidingstracé.
- Aanduiding invloedsgebied  
Het invloedsgebied van de rijksweg N9 en N99 is circa 200 meter vanaf de as van de weg aan weerskanten van de weg. Het invloedsgebied van het buisleidingstracé is maximaal 540 meter vanaf de buisleiding aan weerszijden geprojecteerd. Het invloedsgebied voor LPG-tankstation is 150 meter.
- Aanduiding van de vervoersstromen aard en omvang van de gevaarlijke stoffen (huidig/toekomstig)  
Voor buisleidingen geldt dat hier een constante stroom aardgas doorheen wordt getransporteerd en dat deze in de toekomst hetzelfde blijven. Voor de provinciale wegen N9 en N99 geldt de opgave van de hoeveelheden zoals die vastgelegd in het Basisnet Weg. Volstaan kan worden met een verwijzing naar bekende gegevens bij de Provincie Noord-Holland. Voor de N9 zijn deze bij Den Helder circa 100 GF3-transporten. Een drastische toename wordt op basis van economische ontwikkelingen in dit gebied niet verwacht. Voor het LPG-tankstation geldt een jaardoorzet van 1000 m<sup>3</sup>/jaar.
- Mogelijkheden rampenbestrijding  
Om invulling te geven aan dit motivatie-element is advies gevraagd aan VR NHN. Het advies van 10 januari 2013 is waar mogelijk verwerkt in deze paragraaf. Zie ook de reactie op het advies naar aanleiding van het vooroverleg (artikel 3.1.1. Bro).  
De mogelijkheden voor rampenbestrijding hangen sterk samen met de beschikbare hulpverleningscapaciteit, middelen, bluswater en de bereikbaarheid van het plangebied. Hierbij speelt de zelfredzaamheid van de getroffen en ook een belangrijke rol.

*Beschikbare hulpverleningscapaciteit, middelen:*

VR NHN verwacht dat de hulpverleningscapaciteit in de aanloopfase tekort zal schieten. Deze conclusie is gebaseerd op de te verwachten aantallen slachtoffers en gebouwbranden (gebaseerd op aannames). Hierbij is rekening gehouden met het grootschalige inzet van hulpverleningsdiensten. Bijstand uit omliggende regio's zal een positieve bijdrage leveren aan de oplossing van het capaciteitsprobleem van de hulpdiensten.

*Bereikbaarheid en bluswatervoorziening en opkomsttijd voor de brandweer:*

- De rijbanen binnen het plangebied zijn voor het algemeen circa 5 meter breed en er bevinden zich voldoende mogelijkheden op het terrein om met hulpverleningvoertuigen te kunnen manoeuvreren. De geprojecteerde situatie wordt gezien als voldoende bereikbaar.
- Geadviseerd wordt om in overleg met de lokale brandweer en de drinkwaterleidingbeheerder (PWN) de primaire bluswatervoorziening te realiseren tijdens de inrichting van het plangebied.
- De opkomsttijd voor de brandweer voor dit gebied bedraagt ongeveer 9 minuten. De wettelijke opgestelde opkomsttijd voor een industrieobject is 10 minuten en voor een woonfunctie 8 minuten.

*Zelfredzaamheid en risicocommunicatie:*

Een expliciete communicatie vooraf over de risico's en de handelingsperspectieven bij een incident met gevaarlijke stoffen kan een substantiële bijdrage leveren aan het vergroten van de zelfredzaamheid en overlevingskansen van de aanwezigen.

## Conclusie

Het groepsrisico vormt geen belemmering voor de vaststelling van het bestemmingsplan. Er bestaan wat betreft het aspect externe veiligheid geen belemmeringen voor de voorgenomen ontwikkeling.

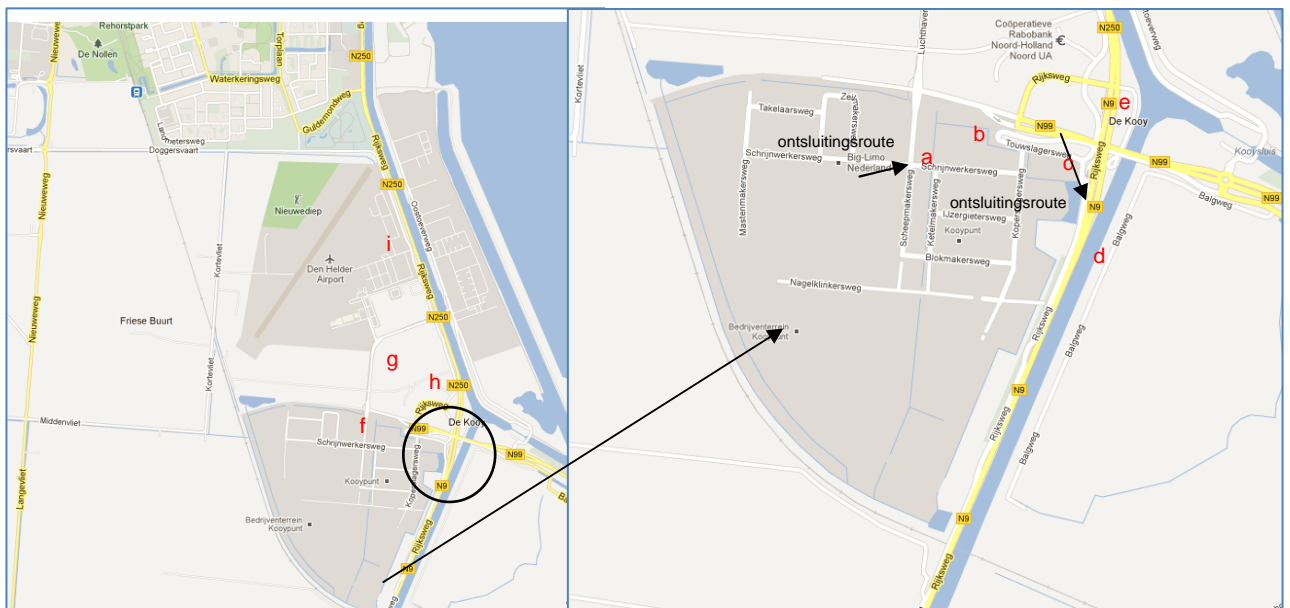
### 4.9 Bedrijven en milieuzonering

Bij het mogelijk maken van realisatie van nieuwe bedrijven moet rekening worden gehouden met bestaande gevoelige bestemmingen in de nabijheid van de nieuwe bedrijven, zodat hinder wordt voorkomen. In het voorliggende bestemmingsplan is daarom gekozen voor een ruimtelijke scheiding tussen de uitbreiding van het bedrijventerrein en de bestaande woningen. Dit is gedaan door middel van een zonering, die aansluit bij het bestaande bedrijventerrein. Bedrijven die weinig milieuhinder veroorzaken worden op een kleinere afstand van de woningen gerealiseerd, en bedrijven die meer hinder veroorzaken moeten een grotere afstand met de woningen in acht nemen. Op de verbeelding bij het bestemmingsplan is door middel van zones aangegeven waar welk type bedrijven zijn toegestaan. Deze afstanden zijn gebaseerd op de VNG brochure 'Bedrijven en milieuzonering'. In paragraaf 5.2 wordt hier nader op in gegaan.

Het aspect milieuzonering vormt geen belemmering voor de ontwikkelingen die met dit bestemmingsplan mogelijk worden gemaakt, doordat een zonering in het plan is aangebracht.

### 4.10 Verkeer en parkeren

Kooypunt ligt zuidelijk van Den Helder en wordt begrensd door de spoorlijn aan de westzijde, aan de oostkant ligt de N9 en ten noorden ligt de luchthaven. Het terrein heeft een goede externe ontsluiting op de N9. De hoofdontsluitingsroute van het terrein is de Scheepmakersweg. Daarnaast kan ook via de Touwslagersweg de N9 bereikt worden. Via de benzinepomp, gelegen op de noordoostelijke punt van Kooypunt, kan direct de N9 opgereden worden.



Figuur 4.5 Verkeersituatie Kooypunt

#### Resultaten op wegvakniveau

De verkeerseffecten zijn in beeld gebracht. Onderstaande tabel geeft de toe- of afname van intensiteiten voor de relevante wegvakken. Het betreft uurwaarden (drukste uur binnen de spitsperiode); deze waarden zijn maatgevend voor de beoordeling van de verkeersafwikkeling. In de gegevens is zowel de autonome ontwikkeling als het effect van de voorgenomen ontwikkeling opgenomen. De autonome ontwikkeling is circa 6% (namelijk 0,5% per jaar) ten opzichte van het basisjaar.



**Tabel 4.2 Toe- of afname van intensiteiten voor de relevante wegvakken**

Wegvak/ motorvoertuigen	Ochtendspits (uurwaarde)				Avondspits (uurwaarde)			
	2009	2020	*verschil	**waarvan autonoom	2009	2020	*verschil	**waarvan autonoom
a. Scheepmakersweg	270	360	+80	+16	240	290	+70	+14
b. Ontsluitingsweg-1	220	300	+70	+13	240	330	+100	+14
c. Ontsluitingsweg-2	1210	1300	+90	+73	1490	1620	+130	+89
d. N9 ten zuiden van aansluiting	1260	1410	+150	+76	1430	1610	+180	+86
e. N250 ten noorden van aansluiting	1470	1620	+150	+88	1750	1830	+80	nb
f. Luchthavenweg-1	160	210	+60	+10	210	290	+80	+13
g. Luchthavenweg-2	150	190	+50	+9	160	240	+70	+10
h. Parallelweg Rijksweg-1	470	480	+20	nb	480	520	+30	nb
i. Parallelweg Rijksweg-2	560	620	+60	+34	670	770	+110	+40

\* Het verschil is bepaald tussen basisjaar en planjaar (autonome ontwikkeling en voorgenomen ontwikkeling). Het aangegeven verschil is overgenomen vanuit de verschilplots. Door afronding op tientallen is op een aantal locaties sprake van een verschil met een te berekenen waarde vanuit de tabel.

\*\* Om de effecten van de ontwikkeling van fase 1, 2 en 3 is bepaald hoe groot de bijdrage is van de autonome ontwikkeling aan het berekende verschil.

De toename van verkeersintensiteiten in het maatgevende uur (drukste uur) is beperkt. De toename blijft beperkt tot onder de 100 motorvoertuigen extra in het drukste uur. Op de N9 en N250 is sprake van hogere toename, maar dit wordt vooral verklaard door het feit dat de autonome ontwikkeling op de verkeersintensiteiten meegenomen is. De autonome ontwikkeling geeft hier een toename van circa 76 tot 88 motorvoertuigen in het drukste uur. Daarnaast geldt dat op de N9 sprake is van een toename van verkeer door de ontwikkeling van het havengebied in Den Helder.

De verkeersintensiteiten op de wegvakken liggen relatief laag waardoor zich naar verwachting geen knelpunten voordoen op de betreffende wegen.

#### *Resultaten op kruispuntniveau*

Met het dynamisch verkeersmodel Den Helder is ingezoomd op de verkeersafwikkeling op kruispuntniveau. Op kruispuntniveau komt een beperkt aantal knelpunten in het studiegebied naar voren. Het betreft de kruising Rijksweg N250 - N9 - Ontsluitingsweg en de kruising Doggersvaart - Torplaan. De knelpunten zijn echter beperkt en met eventuele aanpassingen in de verkeersregelinstallatie zijn er geen effecten op de doorstroming te verwachten.

#### **4.11 Kabels en leidingen**

In het plangebied is langs Kooybuurt en over het Noordhollands Kanaal een aardgastransportleiding gelegen. Deze is tevens in paragraaf 4.8 beschreven. Behalve deze zijn er geen kabels en leidingen bekend die een belemmering kunnen vormen voor de ontwikkelingen die worden mogelijk gemaakt.

#### **4.12 Luchthaven De Kooy**

##### *Toetsingsvlakken Luchtverkeerleiding Nederland*

Als gevolg van het wettelijke taken (artikel 5.23 lid 1 van de Wet luchtvaart) beheert LVNL technische installaties en systemen ten behoeve van de luchtverkeersbeveiliging. Een belangrijk deel hiervan betreft de apparatuur voor communicatie-, navigatie- en surveillance infrastructuur (cns). CNS apparatuur wordt gebruikt om het radiocontact tussen de verkeerleiding en de piloten te onderhouden, navigatie in het naderingsgebied en en-route mogelijk te maken en de plaatsbepaling van vliegtuigen zeker te stellen. Deze technische installaties en systemen staan met name op en in de omgeving van luchthavens.

LVNL is verplicht haar taken te verrichten overeenkomstig het bepaalde in Nederland verbindende verdragen (artikel 5.23, lid 7 van de Wet Luchtvaart), zoals het Verdrag van Chicago. Op basis van het Verdrag van Chicago, dat Nederland heeft geratificeerd, is de International Civil

Aviation Organization (ICAO) opgericht. ICAO vaardigt internationale burgerluchtvaartcriteria uit die de Nederlandse Staat dient te implementeren. LVNL dient aldus te handelen conform ICAO.

Alle cns apparatuur maakt gebruik van radiogolven die uitgezonden en/of ontvangen worden door antennesystemen. Objecten, zowel vast (gebouwen, windmolens, et cetera) als mobiel (bouwkransen, heistellingen, et cetera), vormen in potentie een bedreiging voor de goede werking van de apparatuur omdat ze de uitgezonden radiosignalen kunnen verstoren. Verstoring van de apparatuur maakt de cns apparatuur minder betrouwbaar of zelfs geheel onbruikbaar waardoor direct de veiligheid van het luchtverkeer kan worden beïnvloed. Het is daarom in het belang van de veiligheid van de luchtvaart om de diverse systemen tegen versturende objecten te beschermen.

De cns systemen kennen elk een eigen driedimensionaal toetsingsvlak ter bescherming. De afmetingen van deze toetsingsvlakken zijn berekend op basis van de internationale burgerluchtvaartcriteria (ICAO EUR DOC 015)/ De toetsingsvlakken zijn oplopend. Objecten die het toetsingsvlak doorsnijden kunnen verstoring opleveren. In dit kader beoordeelt LVNL of de uitvoering van voorgenomen (bouw)plannen inderdaad van invloed zijn op de correcte werking van cns apparatuur. De beoordeling vindt plaats aan de hand van de internationale burgerluchtcriteria.

Op het plangebied is het toetsingsvlak van CVOR/DME van toepassing, de CVOR (conventional VHF Omni-Directional Radiorange) geeft een vliegtuig koersinformatie en een DME (Distance Measuring Equipment) geeft een vliegtuig afstandsinformatie. Een combinatie van de twee installaties, zoals het geval is, stelt een vliegtuig in staat positie te bepalen en te navigeren.

Binnen het plangebied komen bouwhoogtes voor tot maximaal 18 meter. In de regels is een voorwaardelijke verplichting opgenomen waarmee wordt geborgd dat over bouwplannen die het toetsingsvlak doorsnijden vooraf advies wordt ingewonnen bij de LVNL ( of diens rechtsopvolger). Voor het realiseren van nieuwe ontwikkelingen welke het bestemmingsplan niet toelaat geldt altijd dat er een integrale afweging dient plaats te vinden. Indien zo een plan zou leiden tot een doorsnijding van het toetsingsvlak dan zal contact dienen te worden opgenomen met LVNL.

#### **4.13 Duurzaamheid**

De bedrijven die worden gerealiseerd op het bedrijventerrein Kooypunt moeten voldoen aan de eisen van het bouwbesluit, waarin ook een duurzaamheidseis is neergelegd. Vanuit de duurzaamheidsgedachte zullen bedrijven zoveel mogelijk gestimuleerd worden om zuinig om te gaan met de ruimte, bijvoorbeeld in de vorm van meervoudig ruimtegebruik. Het bestemmingsplan geeft hier de mogelijkheid toe door een flexibele regeling te hanteren, waarin meervoudig ruimtegebruik mogelijk is. Omdat een bedrijventerrein snel een stenige uitstraling krijgt, wordt gestimuleerd om gebruikte maken van hagen als erfafscheiding voor een groen accent.

#### **4.14 Cultuurhistorische waarden**

Bij de ontwikkeling van de eerste twee fasen van Kooypunt is het cultuurhistorische verleden als aanleiding genomen om vorm te geven aan het imago. Het bedrijventerrein moet vanuit dit perspectief gezien worden als een eigentijdse vooruit geschoven fortificatie zoals in de Napoleontische tijd de Stelling dat voor Den Helder was. Hierbij heeft een aantal aspecten een belangrijke rol gespeeld:

- Het beeld van een enclave; een sterk afgebakend gebied dat zich in verschijningsvorm en functie onderscheidt van haar omgeving.
- De randen. Deze geven vorm aan de overgang van het bebouwde gebied met de omgeving: het (agrarische) landschap. De entreepunten zijn hierin bijzondere elementen.
- Daarnaast is de interne structuur afgewogen vormgegeven om de verschillende onderdelen als geheel goed te kunnen laten functioneren.

Bij fase 3 van Kooypunt wordt hier verder op aangesloten.

Historische structuren rond het plangebied zijn

- De buitenwaterkerende dijk aan de oostelijke rand van het plangebied. Deze dijk werd aangelegd om de Polder Koegras te bedijken. De dijk is zeer kenmerkend voor de landschaps-

genese en niet zeldzaam. De dijk is nog duidelijk herkenbaar en heeft een genetische samenhang met de polder aan de westzijde ervan.

- De rationale verkaveling. De regelmatige blokverkaveling van de Koegras Polder is kenmerkend voor de landschapsgenese, hoewel het een minder regelmatig karakter heeft dan de andere polders uit deze periode. In de 20e eeuw hebben een aantal grootschalige ontwikkelingen afbreuk gedaan aan de herkenbaarheid en de openheid, die zo kenmerkend is voor de polder, zoals het ontstaan van Julianadorp, de uitbreiding van Den Helder en de campings langs de zanddijk. Er bestaat net als in de andere polders een genetische samenhang tussen de verkaveling, de watergangen, de dijken en het wegenpatroon
- Wegenpatroon in landaanwinning. Landaanwinning is zeer kenmerkend voor de landschapsgenese van de Kop van Noord-Holland. In een nieuwe polder werden de wegen over het algemeen in hetzelfde rationale patroon aangelegd als de verkaveling en de waterwegen. Het wegenpatroon is dan ook zeer kenmerkend voor de landschapsgenese en niet zeldzaam. Het patroon is nog goed te herkennen en heeft een genetische samenhang met de verkaveling, afwatering en dijken.

De buitenwaterkerende dijk en het wegenpatroon in landaanwinning blijven binnen het plangebied behouden. Het industriegebied waar de rationale verkaveling heeft plaatsgevonden is voor een deel van de gebieden reeds verdwenen. Bij ontwikkelingen van het zuidelijk gelegen gebied kan bij het ontwikkelen van het verkavelingspatroon en de wegenstructuur rekening worden gehouden met het thans ter plekke aanwezige verkavelingspatroon. Hierbij dient wel rekening te worden gehouden met de door het bedrijfsleven wenselijk geachte kavelgroottes. Deze verkaveling vindt echter niet plaats op grond van het voorliggende bestemmingsplan.

#### **4.15 Conclusie milieu- en omgevingsaspecten**

Op basis van de verrichtte onderzoeken en dit hoofdstuk kan worden geconcludeerd dat er geen belemmeringen bestaan voor de ontwikkelingen die met dit bestemmingsplan mogelijk worden gemaakt. De benodigde ontheffing in het kader van de Flora- en faunawet wordt aangevraagd.

## 5 Ontwikkelingen

### 5.1 Ruimtelijke ontwikkeling en beeldkwaliteit

Het bestemmingsplan Kooypunt 2012 is gericht op het conserveren van het bestaande bedrijventerrein Kooypunt, fase 1 en 2, en op de ontwikkeling van fase 3a. Fase 1 en 2 van het bedrijventerrein zijn reeds gerealiseerd en uitgegeven. Fase 3a wordt met dit bestemmingsplan mogelijk gemaakt. Het betreft 9,9 hectare uitgeefbaar bedrijventerrein. Fase 3 b en 4 worden mogelijk in de toekomst aangelegd, indien daar behoefte aan is. Deze fasen hebben in het voorliggende bestemmingsplan een agrarische bestemming. In figuur 5.1 is de verdeling van de verschillende fasen van Kooypunt weergegeven.



Figuur 5.1 Fasering bedrijventerrein Kooypunt

In fase 3a van het bedrijventerrein wordt de structuur van fase 1 en 2 doorgezet. De bestaande wegen in fase 2 en 3 worden verlengd en de verkaveling in de eerste 2 fasen wordt als hoofdstructuur gehanteerd.

Het bedrijventerrein Kooypunt is bedoeld voor een breed scala aan bedrijfstype en bestaat uit grote, middelgrote en kleine kavels. Het bedrijventerrein biedt ruimte aan productie- en transportbedrijven die in essentie een grote loods nodig hebben, een klein kantoor en parkeerplaatsen. Zelfstandige kantoren, detailhandel en bedrijfswoningen zijn op dit terrein niet toegestaan.

## 5.2 Verkaveling en zonering

De verkaveling van fase 3a sluit aan op die van 1 en 2. Ook de zonering loopt hierin door. Op het bedrijventerrein zijn bedrijven tot en met categorie 4.2 toegestaan. De zonering is bepaald aan de hand van de bestaande woningen aan de oostkant van het bedrijventerrein: hoe dicht bij een woning gelegen, hoe lagere milieucategorie is toegestaan. In de volgende tabel is aangegeven op welke afstand vanaf de woningen welke categorieën zijn toegestaan.

Afstand tot een woning	Maximale milieucategorie
Minder dan 30 meter	Categorie 1 en 2
30 tot 50 meter	Tot en met categorie 3.1
50 tot 100 meter	Tot en met categorie 3.2
100 tot 200 meter	Tot en met categorie 4.1
Meer dan 200 meter	Tot en met categorie 4.2

Deze afstanden zijn overgenomen uit de VNG brochure 'Bedrijven en milieuzonering', waarin de minimale afstanden tot gevoelige of kwetsbare objecten, zoals woningen, zijn opgenomen. Deze zonering geldt voor het gehele bedrijventerrein.

## 5.3 Verkeersstructuur

De verkeersstructuur in fase 3a sluit aan op de aanwezige structuur in fase 1 en 2. Door het bedrijventerrein als geheel loopt een rondweg met centraal in het gebied de Scheepmakersweg die van noord naar zuid loopt. Vanaf de rondweg richting de Scheepmakersweg liggen enkele aantakkingen tussen de kavels. Het bedrijventerrein wordt aan de noordzijde ontsloten via de Scheepmakersweg naar de N99.

Ook voor fietsers is het bedrijventerrein goed bereikbaar. Op het bedrijventerrein zelf bedraagt de maximum snelheid van de wegen 30 km/u. Fiets- en autovervoer wordt gecombineerd. Het fietspad vanaf de Middenvliet wordt doorgezet langs het bedrijventerrein, richting de Rijksweg N9, waarmee een belangrijke oost-westverbinding ontstaat.

## 5.4 Water- en groenstructuur

Langs de Scheepmakersweg, de centrale ontsluiting van het bedrijventerrein, is een brede groenstrook aangelegd. Deze blijft ook in het voorliggende bestemmingsplan gehandhaafd. Deze groenstrook moet behouden blijven in verband met de onderliggende leidingen van de Gasunie.

Verder is aan de westzijde van het plangebied een groenstrook aanwezig, die het bedrijventerrein afscheidt van het open landschap.

Water is aan de oostzijde van het plangebied wel aanwezig maar vormt geen sterke structuur. Het gaat hier om het water aan de westkant langs de rijksweg N9.

## 5.5 Welstand

In 2004 is de welstandsnota van de gemeente Den Helder vastgesteld en in 2009 herzien. Voor het bedrijventerrein Kooypunt is opgenomen dat wordt gestreefd om Den Helder een duidelijk herkenbaar 'gezicht' te geven vanaf de N9 en N99, in samenhang met Vliegveld De Kooy en het regionaal Havengebonden Bedrijventerrein in Anna Paulowna, beide direct aangrenzend. Dit wordt bewerkstelligd door representatieve architectuur, een consequente maaiveldinrichting en aandacht voor ecologie. Het terrein zelf is intern opgedeeld in een centrale, groene as (A), buitenranden (B en D) en een binnenzone (C). De bebouwing is wisselend van bouwvorm en architectonische kwaliteit. Op het bedrijventerrein geldt het regulier welstandregime. Voor Kooypunt zijn speciale criteria opgenomen.

## 5.6 Ontwikkelingen op langere termijn

In de toekomst is het mogelijk dat de fasen 3b en 4 van het bedrijventerrein worden aangelegd. Dit is echter alleen nodig indien hier behoefte aan is. Op dit moment kan qua behoefte volstaan worden met de aanleg van fase 3a als aanvulling op fase 1 en 2 en zijn de fasen 3b en 4 daarom nog niet als bedrijventerrein bestemd. Wanneer hier wel behoefte aan is, wordt een nieuw bestemmingsplan voor deze fase opgesteld.

## 6 Juridische planopzet

### 6.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt inzicht gegeven in de wijze waarop de gewenste ruimtelijke en functionele ontwikkeling van het plangebied juridisch is vertaald.

Het juridisch bindende deel van het bestemmingsplan bestaat uit de verbeelding en de planregels. De regels bevatten het juridisch instrumentarium voor het regelen van het gebruik van deze gronden, regels omtrent de toegelaten bebouwing en regelingen betreffende het gebruik van op te richten bouwwerken. De verbeelding heeft een ondersteunende rol voor toepassing van de regels alsmede de functie van visualisering van de bestemmingen. De verbeelding vormt samen met de regels het voor de burgers bindende onderdeel van het bestemmingsplan. De toelichting heeft geen bindende werking, maar heeft wel een belangrijke functie bij de onderbouwing van het plan en soms voor de uitleg van bepaalde bestemmingen en regels. In dit hoofdstuk zal worden ingegaan op de bestemmingsplanvorm, de systematiek en leeswijzer bij de regels en ten slotte de handhaafbaarheid.

### 6.2 Bestemmingen

Het bestemmingsplan bevat de volgende bestemmingen

- Agrarisch
- Bedrijventerrein
- Groen
- Tuin
- Verkeer
- Verkeer – Verblijfsgebied
- Water
- Wonen
- Leiding - Gas
- Leiding – Leidingstrook
- Waterstaat – Waterkering

#### *Agrarisch*

Het meest zuidelijke deel van het plangebied is bestemd als Agrarisch, conform het werkelijke gebruik. In de toekomst zal dit mogelijk worden ingericht als fase 4 van het bedrijventerrein, maar daar is in dit stadium nog geen sprake van en heeft daarom een agrarische bestemming gekregen. Binnen deze bestemming zijn gebouwen toegestaan binnen een bouwvlak.

#### *Bedrijventerrein*

Het grootste en belangrijkste deel van het plangebied heeft de bestemming Bedrijventerrein. Hierin is door middel van aanduidingen een zonering opgenomen met betrekking tot de in de buurt aanwezige woningen, conform de tabel in paragraaf 5.2.

Door middel van de in het plan opgenomen afwijkingsbevoegdheid kan onder voorwaarden meegewerkt worden aan het toestaan van een bedrijf in milieucategorie 5. Deze bedrijven worden alleen toegestaan onder een aantal voorwaarden, waaronder die dat geen onevenredige aantasting voor de gebruiksmogelijkheden mag optreden voor de omliggende en aangrenzende bedrijven. Met andere woorden, de al aanwezige bedrijven en de nog te realiseren bedrijven mogen niet beperkt worden in de uitoefening van hun bedrijvigheid door de mogelijke vestiging van bedrijven in milieucategorie 5. Bij het toestaan van een bedrijf in de milieucategorie 5 zal

een belangenafweging gemaakt moeten worden over de aanvaardbaarheid van het bedrijf en waarbij nadrukkelijk onderzoek gedaan moet worden naar alle vormen van mogelijke overlast.

Het verkooppunt voor motorbrandstoffen (inclusief LPG) langs de N9 is positief bestemd. Het vulpunt is met een aanduiding Veiligheidszone LPG op de verbeelding opgenomen, als gevolg waarvan binnen deze zone geen kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten in de zin van het Besluit Externe Veiligheid Inrichtingen mogen worden gebouwd.

Tevens zijn aanduidingen opgenomen waar bedrijfswoningen toe worden gestaan. Ook hiervoor geldt de zonering, behalve voor het bedrijf waar de bedrijfswoning bij hoort. Een bedrijfswoning mag dus binnen de milieuzone van het bijbehorende bedrijf worden gerealiseerd, maar dient wel buiten de zone van omliggende bedrijven te liggen.

Voor de verschillende gebouwen zijn bouwregels opgenomen in artikel 4. Tevens zijn hier regels opgenomen betreffende parkeerplaatsen.

#### *Groen*

De gronden met een groenbestemming worden ingericht als groenstrook, bermen en/of beplanting. Hier is ook water in mogelijk en mogen paden en verhardingen worden aangelegd. Binnen de bestemming mogen alleen bouwwerken, geen gebouwen zijnde, worden gebouwd.

#### *Tuin*

De bestemming Tuin is in combinatie met de woonbestemming gehanteerd. De voortuinen hebben een tuinbestemming. Hier zijn enkel bouwwerken, geen gebouwen zijnde, toegestaan. Een regeling voor erkers ontbreekt als gevolg van de bestaande geluidscontouren vanwege wegverkeer.

#### *Verkeer*

In het plangebied is een onderscheid gemaakt tussen de bestemmingen Verkeer en Verkeer – Verblijfsgebied. De doorgaande weg die aan de oostzijde in het plangebied voorkomt, heeft de bestemming Verkeer. Hier zijn wegen, straten, paden, voet-, en rijwielpaden toegestaan. Tevens is, daaraan ondergeschikt, water, parkeerplaatsen, bermen en nutsvoorzieningen toegestaan.

#### *Verkeer – Railverkeer*

Deze bestemming is opgenomen voor het spoor dat binnen het plangebied ligt. De inhoud van dit artikel sluit aan bij de regeling in overige bestemmingsplannen waar het spoor in ligt.

#### *Verkeer – Verblijfsgebied*

Het verschil met de bestemming Verkeer is dat deze wegen een lagere verkeerssnelheid kennen waardoor het karakter anders is. Dit uit zich onder meer in meer parkeren, veel aansluitende aan- en afritten van bedrijven. Hiernaast zijn er eventueel aanvullende bouwwerken mogelijk zijn.

#### *Water*

Ten oosten van het plangebied ligt het Noordhollands kanaal. Deze heeft de bestemming Water. In de bestemming Water is water in de vorm van sloten, vaarten en andere waterlopen, toegestaan. Ook recreatie is mogelijk. De bestemming Water staat bouwwerken, geen gebouwen zijnde, toe.

#### *Wonen*

De bestaande woningen zijn bestemd als Wonen. Binnen deze bestemming is een bouwvlak gegeven. Tevens is een maximale goot- en bouwhoogte opgenomen op de verbeelding. Bij de woningen mogen aan- en uitbouwen, bijgebouwen en overkappingen buiten het bouwvlak worden gerealiseerd, uitsluitend op het achtererf. Het achtererf is de achterzijde van de woningen en het niet naar openbaar toegankelijk gebied gekeerde zijkant, vanaf 1 meter van de voorkant van het hoofdgebouw. Dit is een aanvullende regeling op wat vergunningsvrij is toegestaan volgens de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo).

### 6.3 Dubbelbestemmingen

#### *Leiding – Gas*

Voor de gasleiding die aan de noordoostzijde door het plangebied loopt is een dubbelbestemming 'Leiding – Gas' opgenomen. Hiervoor is geregeld dat binnen de zone van deze dubbelbestemming geen gebouwen mogen worden gebouwd. Tevens is een vergunningsstelsel voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerken zijnde, opgenomen, wat betekent dat zonder vergunning het niet is toegestaan om aanlegwerkzaamheden uit te voeren.

#### *Leiding – Leidingstrook*

Door het plangebied liggen een aantal aardgastransportleidingen over verschillende bestemmingen. Hiervoor is een aparte aanvullende bestemmingsregeling opgenomen welke de veiligheid van de leidingen en de gebouwen aan weerszijde van de leidingstrook moet waarborgen. Gekozen is de aanvullende regeling te verwerken in een dubbelbestemming die weliswaar een aanvullend karakter heeft maar maatgevend is op de onderliggende basisbestemming. In de regels is een nee-tenzij principe gehanteerd. In of op deze gronden zijn geen gebouwen toegestaan. Bebouwing met gebouwen wordt mogelijk gemaakt met een omgevingsvergunning voor het afwijken van het bestemmingsplan.

#### *Waterstaat - Waterkering*

De gronden met de dubbelbestemming Waterstaat - waterkering zijn primair bedoeld als waterkering voor de boezem welke het achterliggende land dient te beschermen tegen overstroming van boezemwater. Op deze zone is de keur van het hoogheemraadschap van toepassing. Ten gevolge van deze keur zijn op de strook grond bepalingen van kracht ten behoeve van de veiligheid van het achterliggende land tegen overstroming door boezemwater. De begrenzing van de dubbelbestemming wordt gevormd door de rand van de bestemming verkeersdoeleinden in het oosten en 15 meter uit de insteek van de dijksloot richting het westen. In de bijbehorende regels is een aanlegvergunningstelsel opgenomen, alsmede zijn de mogelijkheden om te bouwen beperkt.

### 6.4 Overige bepalingen

#### *Binnenplans afwijken*

De in het plan opgenomen afwijkingsmogelijkheden bieden de mogelijkheid om veranderingen relatief snel, na een korte procedure en binnen de gemeente te beoordelen en door te voeren. Aan het gebruik van deze afwijkingsmogelijkheid is wel een aantal voorwaarden verbonden. Deze voorwaarden zijn opgenomen in de regels. Het doel van het opnemen van deze voorwaarden is om te voorkomen dat er een stedenbouwkundige of planologische onaanvaardbare situatie zal ontstaan.

De procedure van een binnenplanse afwijking is in de Wabo bepaald.

#### *Algemene aanduidingsregels*

In het bestemmingsplan zijn algemene aanduidingsregels opgenomen voor de gebiedsaanduiding 'veiligheidszone lpg'. Deze zone is rond een lpg-tankstation gelegd en voor deze, op de verbeelding aangegeven zone, is bepaald dat hierbinnen geen nieuwe kwetsbare objecten mogen worden opgericht. Wanneer het lpg-tankstation wordt opgeheven kan het bestemmingsplan op dit punt worden gewijzigd, op zo'n manier dat de gebiedsaanduiding komt te vervallen.

Tevens is een veiligheidszone voor de Bevi inrichting, de N.A.M., opgenomen. Ook hier mogen geen nieuwe kwetsbare objecten worden gerealiseerd.

Binnen beide veiligheidszones zijn geen risicogevoelige bestemmingen opgenomen.

Verder is op de verbeelding een aantal geluidszones opgenomen, waarvoor in de algemene aanduidingsregels regels zijn opgenomen. Het gaat om vier zones voor het militair luchtvaartterrein ten noorden van het plangebied (onderverdeeld in gradaties van 5 tussen <40 en >50 Ke), en één voor industrie omdat het om een gezonde industrieterrein gaat. Binnen deze geluidszones zijn geen nieuwe geluidgevoelige functies toegestaan. Met het voorliggende bestemmingsplan worden nergens nieuwe geluidgevoelige functies mogelijk gemaakt. Wel is er een aantal bestaande geluidgevoelige functies, namelijk acht woningen aan de Rijksweg aan de oostzijde van het plangebied. Deze zijn in voorliggend plan positief bestemd en mogen blijven bestaan.



*Algemene afwijkingsregels*

Dit betreft een flexibiliteitsregeling die noodzakelijk is om op kleine onderdelen te kunnen afwijken van de bepalingen van het plan of de verbeelding, 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. Uitgezonderd van het overgangsrecht is al bestaand clandestien gebruik dat tot stand is gekomen onder het vorige bestemmingsplan, evenals clandestiene bouw die tot stand is gekomen onder het vorige bestemmingsplan.

**6.5 Handhaafbaarheid**

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 regels voor de gemeente een aantal bevoegdheden ter bevordering van de naleving van de regels 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.

De controle op de naleving van het bestemmingsplan wordt uitgevoerd door het team Handhaving van de afdeling Veiligheid, Vergunningen en Handhaving (V.V.H.). Nadat een feit is geconstateerd zal, behoudens spoedeisende gevallen, eerst de overtreder worden benaderd om aan de overtreding een einde te maken. Dit kan door middel van het staken en het opheffen van de strijdigheid. 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 overtreder een schriftelijke waarschuwing worden verzonden, waarin is vermeld binnen welke termijn de overtreding 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 overtreder.

## **7 Economische uitvoerbaarheid**

Aan de uitvoering van het bestemmingsplan zijn voor de gemeente geen aanvullende kosten verbonden.

De kosten voor het bouwrijp maken van het industrieterrein, de aanleg van de wegen en de inrichting van het openbaar groen zijn meegenomen in de grondexploitatie voor het bedrijventerrein. De rest van het bestemmingsplan is conserverend bestemd, waarbij geen extra kosten voorzien zijn. Indien uitvoering van het bestemmingsplan Kooypunt 2012 zal leiden tot een verzoek om planschade, en dit verzoek gehonoreerd zal worden, wordt deze schade betaald uit de algemene middelen van de gemeente.

Het bestemmingsplan is uitvoerbaar in zijn huidige vorm.

## 8 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

### 8.1 Overleg 3.1.1 Besluit ruimtelijke ordening

In het kader van het wettelijke verplichte vooroverleg op grond van artikel 3.1.1. van het besluit ruimtelijke ordening (Bro) is het voorontwerpbestemmingsplan 'Kooypunt 2012' voorgelegd aan de volgende instanties:

- Inspectie Leefomgeving en Transport;
- Veiligheidsregio Noord Holland Noord;
- Provincie Noord-Holland;
- Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier;
- Gasunie;
- Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL).

Vijf overleginstanties ( Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier, de provincie Noord-Holland, de Veiligheidsregio, Luchtverkeersleiding Nederland en de Gasunie) hebben gereageerd op het voorontwerp bestemmingsplan. In de Nota van beantwoording welke als bijlage 11 aan deze toelichting is bijgevoegd geeft het college van burgemeester en wethouders antwoord op de ontvangen reacties op het voorontwerp bestemmingsplan. De overlegreacties worden kort weergegeven en beantwoord. In de nota van beantwoording wordt ook aangegeven of er naar aanleiding van de reactie veranderingen worden doorgevoerd in het bestemmingsplan. In bijlage 10 zijn alle reacties op het voorontwerp bestemmingsplan 'Kooypunt 2012' opgenomen.

### 8.2 Inspraak

Het voorontwerpbestemmingsplan Kooypunt 2012 heeft vanaf 30 november 2012 tot en 11 januari 2013 ter inzage gelegen. Het plan heeft in het gemeentehuis ter inzage gelegen en was te vinden op de gemeentelijke website.. De inspraakprocedure, welke geen juridisch onderdeel is van de bestemmingsplanprocedure, is bedoeld om in de voorbereidingsfase onvolkomenheden te signaleren.

Gedurende de termijn van ter inzage legging hebben wij drie inspraakreacties ontvangen.

In de Nota van beantwoording welke als bijlage 11 aan deze toelichting is bijgevoegd geeft het college van burgemeester en wethouders antwoord op de ontvangen reacties op het voorontwerp bestemmingsplan. De inspraakreacties worden kort weergegeven en beantwoord. In de nota van beantwoording wordt ook aangegeven of er naar aanleiding van de reactie veranderingen worden doorgevoerd in het bestemmingsplan.

In bijlage 10 zijn alle reacties op het voorontwerp bestemmingsplan 'Kooypunt 2012' opgenomen.

### 8.3 Procedure

Met de beantwoording van de inspraak- en overlegreacties wordt de fase van het voorontwerp afgesloten. De wijzigingen die uit de reacties voort zijn gekomen zijn doorgevoerd in het ontwerp bestemmingsplan, waarmee de bestemmingsplanprocedure formeel is opgestart. Het ontwerp bestemmingsplan heeft van 24 juni 2013 tot en met 15 augustus 2013 ter inzage gelegen. In deze periode kon eenieder een zienswijze bij de gemeenteraad over het plan indienen. De zienswijzen zijn vervolgens bij de besluitvorming in het kader van de vaststelling door de gemeenteraad betrokken en het plan is op 16 juni 2014 vastgesteld. Na een beroepstermijn van zes weken na publicatie van het vastgestelde bestemmingsplan treedt het in werking, tenzij conform artikel 8.4 Wro een verzoek om voorlopige voorziening is gedaan bij de afdeling bestuursrechtpraak Raad van State.